* Edition trimestriel le - Trimestriele editie

NEWS LETTER

Air Light

belgian ULM federation
BULMF

Belgique - België
P.P.
1210 Bruxelles 21
BC 6241
P302354
Bureau de dépôt
Wavre
1300

Trim : 02/2010

Verantwoordelijke uitgever - Editeur responsable : Félix Wollseifen - Rue Point du Jour, 27 - 1470 Bousval

ASBL - BELGIAN ULM FEDERATION VZM (BULMF)

Rue Montoyerstraat 1/23 1000 Bruxelles-Brussel

www.fed-ulm.be

Lid van de Koninklijke Belgische Aëro-club, Europe Airports en de FAI

Membre de l' Aero-club Royal de Belgique, Europe Airports et la FAI

Christian DE VRIES
Président - Voorzitter
Rue de Nivelles, 59 B
1440 Braine le Château
Tél. 02/ 614.58.04
GSM. +32 (0)495/27.80.17
president@fed-ulm.be
christian.devries@fed-ulm.be

Louis BERGER
Relations Extérieures / Buiten Relaties: EU/Int
Avenue de Vaillants 9/12
1200 Bruxelles
Tél/fax. 02/771 65 83
berger.louis@fed-ulm.be

José DE PINHO MARTINS
Trésorier - Schatbewaarder
Avenue Winston Churchill, 225 bt. 5
1180 Bruxelles
GSM 0475 / 33 33 11
jose.martins@fed-ulm.be

Jean-Claude FONTEYNE
Dossiers Techniques - Technische Dossiers
Rue Colonel Chaltin 7
1180 Bruxelles
Tél. 02/ 374 50 40
dos.tech@fed-ulm.be
jean.claude.fonteyne@fed-ulm.be

Félix WOLLSEIFEN
Coordination Newsletter
Rue Point du Jour, 27
1470 BOUSVAL
GSM: +32(0)475/53.34.09
newsletter@fed-ulm.be
felix.wollseifen@fed-ulm.be

Alain DEVUYST
Secrétaire - secretaris
Heierveld 23
1730 Asse
GSM: +32(0)478 29 69 33
secretariat@fed-ulm.be
alain.devuyst@fed-ulm.be

Nele PEETERS
Externe Communicatie - Communication externe
Damstraat, 20
1982 WEERDE
Tél: 015/61.60.18
GSM: +32(0)486/50.71.42
nele.peeters@fed-ulm.be

Paul WINDEY
Juridique – Juridisch
Haverwerf 9b
2800 MECHELEN
GSM : +32 (0)497 41 10 65
paul.windey@fed-ulm.be

Johan JANDA
Opleiding & Veiligheid - Enseignement & Sécurité
Damstraat 9
9260 – Serskamp
Tel: +32 (0)9 369 39 70
GSM: +32 (0)475 46 18 76
johan.janda@fed-ulm.be

Pierre van Aerssen
Veiligheid - Sécurité
Egaartbaan 23
B-1741 Wambeek
GSM:+32 473 371279
pierre.van aerssen@fed-ulm.be

Ne sont pas administrateurs mais aident la Fédé en "freelance" - Niet bestuurders maar helpen de Fédé in "freelance"

Yves DUPIRE Newsletter Design &Production Yves.Dupire@fed-ulm.be	**Luc VAN NEROM** Webmaster webmaster@fed-ulm.be	**Jean-Paul WIERTZ** Gestion Ulip's ulip@fed-ulm.be

Hebben meegewerkt aan dit nummer / Ont collaboré à ce numéro

Karel Adams
Bécassine
Louis Berger
Eddy Brouwers
Christian De Vries
Alain Devuyst
Yves Dupire
Marc Fivez
Jean-Claude Fonteyne
Johan Janda
José Martins
Nele Peeters
Gunther Seghers
Isabelle Simal
Pierre van Aerssen
Frédéric van Aerssen
André Van Dorpe
Lucky Van Nerom
Paul Windey
Félix Wollseifen

Et quelques anonymes
(ou oubliés!!)
que nous remercions.
En paar naamlozen
(of vergeten!!)
die we bedanken.

Compte / Rekening: 751-0040628-25 - Bijdrage / cotisation indv. 55 Euro- via club 40 Euro

Abonnement News-Letter 25 Euro (via secrétariat / secretariaat)

Alle artikels in de News-Letter verschijnen onder de verantwoordelijkheid van hun opstellers.
Tous les articles dans le News-Letter aparaissent sous la responsabilité de leurs auteurs.

EDITO

Pourquoi ne nous aiment-ils pas ?

Conserver un petit aérodrome ou une base ULM, créer une plate-forme ULM (ne parlons même pas d'un nouvel aérodrome d'aviation légère !) devient chaque jour qui passe un exploit et une source de gros soucis. Les nombreux courriers et appels à l'aide que nous recevons au siège fédéral sont malheureusement les preuves évidentes du succès croissant de l'intolérance ambiante.

Certes, sont mises en avant dans un certain nombre de cas des raisons économiques. Un centre commercial ou une entreprise rapporteraient plus en termes d'emplois, d'impôts et de taxes qu'un terrain voué à l'aviation légère. Ce qui est très souvent faux. Mais l'objet de mon propos n'est pas, dans cet éditorial, de dresser la liste des arguments à opposer à nos adversaires*. Chaque dossier est d'ailleurs un cas particulier à examiner sous l'angle du contexte local.

Mais les aérodromes installés bien loin dans la campagne, et plus encore les bases ULM, ne présentent, eux, pas un intérêt économique tel que cet argument puisse être retenu. Restent donc dans ces cas-là nos ennemis les plus dangereux ; je ne parle pas des vrais écologistes, ceux qui sont véritablement soucieux de la préservation de la nature. Je décris là les pseudos-écologistes, ceux qui se servent des thèmes à la mode (le bruit, l'ozone, la nidification...) pour en fait satisfaire leur petit confort égoïste et surtout déverser leur bile par jalousie et frustration. C'est ce caractère irrationnel des sentiments qui les animent qui est le plus difficile à combattre ; car tout argument rationnel que nous leur opposons (mesures de bruit, statistiques diverses, équipements spéciaux, règlements intérieurs des clubs, conventions, etc.) échappe à leur logique et est considéré comme irrecevable. Je me souviens lors d'une réunion du Conseil National du Bruit à Paris, m'être confronté à une « harpie », qui, à l'issue de plusieurs réunions et après des heures de discussions et tentatives de compromis, nous assénait que son but en fait n'était pas finalement la réduction du bruit mais la fermeture des aérodromes d'aviation légère.

« Ce qui gêne fondamentalement ces pisse-vinaigre c'est d'abord notre bonheur à voler alors qu'eux vivotent misérablement à ras de terre. Pour eux nous sommes insupportables de jouir autant de la vie ! »

et c'est pourquoi dans de nombreux cas nous avons beaucoup de mal à faire admettre, avec des arguments « raisonnables », que nous avons le droit nous aussi de vivre une passion... que la plupart des femmes et des hommes de notre planète fantasment de pratiquer, sans pour autant oser franchir le pas... celui que vous et moi avons su faire !

Le monde est ainsi fait que la jalousie et la frustration dictent leurs actes à trop de nos contemporains. C'est pourquoi, au-delà de nos arguments réglementaires, de nos mesures et de nos statistiques, il nous faudra aussi nous transformer en psychiatres si nous voulons espérer un tant soit peu avoir gain de cause face aux « furies » qui veulent nous voir disparaître, plus pour satisfaire leur frustration qu'obtenir une réduction des nuisances.

Pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, je leur conseille d'aller voir le film « AVATAR »... pour voler et planer durant presque trois heures dans un décor merveilleux et stupéfiant. En quittant ce spectacle de rêve j'ai mesuré combien était grande la frustration de ceux qui n'étant pas pilotes, n'avaient aucun espoir de vivre ce fantasme, qu'au contraire nous avions, nous, à portée d'ailes.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

Je m'associe entièrement à l'Edito de mon ami et collègue Dominique

Christian DE VRIES Président Belgian ULM Federation

En Belgique, les parcs éoliens tentent de supplanter les plates formes ULM, et les courriers adressés au Ministre Henry restent lettres mortes en toute illégalité.

Waarom zien ze ons niet graag ?

Een klein vliegplein of een ULM basis behouden, een ULM plein oprichten (we spreken niet eens over een nieuw vliegveld voor lichte luchtvaart!), wordt met de dag een topprestatie en een bron van grote ergernis.

De vele brieven en hulpvragen die we op de zetel van de federatie ontvangen vormen spijtig genoeg het overduidelijk bewijs van het groeiend succes van de heersende onverdraagzaamheid.

Toegegeven, in een aantal gevallen wordt ze ingegeven door economische redenen. Een winkelcentrum of een bedrijf zal voor meer tewerkstelling, belastingen en taksen zorgen dan een terrein voor de kleine luchtvaart. Iets wat vaak fout is. Maar het is niet de bedoeling om in mijn voorwoord hierover een lijst tegenargumenten aan de tegenpartij voor te leggen. Bovendien is elk dossier als een specifiek geval te bekijken vanuit een lokale context.

Maar vliegvelden in afgelegen platteland, en in het bijzonder de ULM-pleinen, vertegenwoordigen geen enkel economisch belang zodat dit argument niet opgaat. Resten in dat geval onze gevaarlijkste vijanden; ik spreek niet van de echte ecologisten, terecht bezorgd om het behoud van de natuur. Ik bedoel de pseudomilieuactivisten, die gebruikmakend van modethema's (het lawaai, de ozon, de nestbouw…) hun egoïstisch eigenbelang willen dienen en vooral hun gal uitspuwen uit jaloezie en frustratie. Het is dit irrationele karakter van de gevoelens dat het moeilijkst te bestrijden is; want elk redelijk tegenargument dat we inbrengen (geluidsbeperking, verschillende statistieken, speciale uitrusting, interne reglementen van de clubs, afspraken, enz.) gaat hun logica te boven en wordt als onontvankelijk beschouwd.

Ik herinner me tijdens een vergadering van de Nationale Raad voor Lawaaihinder in Parijs, geconfronteerd te zijn geweest met een "kwelduivel", die na afloop van verschillende bijeenkomsten, na uren van discussie en pogingen om tot een compromis te komen, bekende dat zijn uiteindelijke doel niet een geluidsvermindering was, maar de sluiting van de vliegvelden voor lichte luchtvaart.

"Wat deze azijnpissers fundamenteel stoort, is op de eerste plaats ons geluk om te kunnen vliegen terwijl zij een armoedig bestaan op de grond leiden. Voor hen is het ondraaglijk om ons zo veel van het leven te zien genieten". Daarom is het in veel gevallen moeilijk om, met "redelijke" argumenten, te doen aanvaarden dat ook wij het recht hebben om te leven met een passie…waarover de meerderheid van mannen en vrouwen op onze planeet fantaseert, zonder ooit de stap te durven zetten… iets wat jullie en ik wel hebben gedaan!

De wereld zit bijgevolg zo in mekaar dat jaloersheid en frustratie hun wil teveel opleggen aan onze tijdgenoten.

Daarom dat we ons, bovenop onze wettelijke argumenten, onze maatregelen en statistieken, ook nog moeten omscholen tot psychiaters als we nog maar een tikkeltje willen hopen gelijk te krijgen van "furies"die ons willen doen verdwijnen, meer uit frustratie dan door verlaging van de overlast.

Zij die hem nog niet gezien hebben, raad ik de film "AVATAR" aan… om gedurende bijna 3 uur doorheen een prachtig en betoverend landschap te vliegen en te zweven

Bij het buitengaan van dit droomspektakel kon in me voorstellen hoe groot de frustratie moet zijn voor hen die geen piloot zijn, en dus geen enkele hoop hadden om deze droombeelden te beleven. Iets wat wij wel binnen het bereik van onze vleugels hebben.

Dominique Méreuze
Voorzitter FFPLUM

Ik sluit me volledig aan bij het voorwoord van mijn vriend en collega Dominique

Christian DE VRIES Voorzitter Belgian ULM Federation

In België proberen windmolens ULM velden te verdringen, brieven gericht aan Minister Henry blijven onwettig onbeantwoord.
Vertaling : Marc Fivez

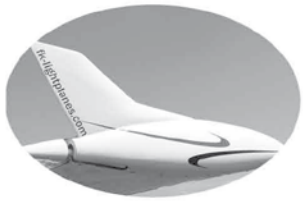
ULM
Baisy-Thy

Le nouveau FK9 ELA

Conçu pour concurrencer les ailes hautes les plus modernes tout en gardant la facilité de pilotage et la robustesse qui ont toujours fait le succes du FK9, la stabilité et la maniabilité étant encore améliorée à basse vitesse grâce aux winglets.

Fk Lightplanes

Masse maximale au décollage avec parachute	472.5 kg
Charge utile avec parachute (version de base)	200 kg
Vitesse de décrochage	64 km/h
Vitesse maximum	230 km/h
Vitesse de croisière à 75%	201 km/h



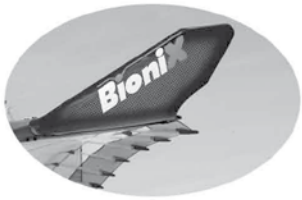
Bientôt disponible à l'essai à Baisy-Thy !

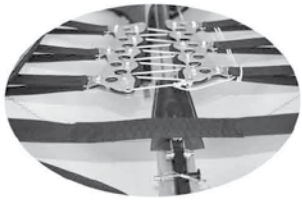
BioniX TANARG
UNE TOTALE HARMONIE

air création

LA MAÎTRISE DES FORMES...
Repousser les limites d'utilisation des ULM Pendulaires, voilà depuis toujours le défi d'AIR CREATION. Avec la nouvelle BioniX, l'aile à configuration et profil variable, un nouveau pas vient d'être franchi.
Limites de charge, limites d'exploitation pratique de la plage de vitesse, possibilités de vol en turbulences, capacités au tout-terrain, la BioniX va plus loin, beaucoup plus loin...

Masse maximale au décollage avec parachute	472.5 kg
Charge utile avec parachute	223.5kg
Vitesse de décrochage	60 km/h
Vitesse maximum	185 km/h
Distance de roulement au décollage à 1 pers.	40 m
Distance de roulement à l'atterrissage à 1 pers.	40 m
Autonomie à 1 pers.	900 km
Surface alaire	15 m²





Venez l'essayer à Baisy-Thy, vous serez convaincus!

ULM
Baisy-Thy – Route de Houtain – 1470 Genappe – +32(0)67 78 02 47 – www.ulm.be – info@ulm.be

TOUT FRAIS TOUT CHAUD

Vous retrouverez dans cette rubrique les dernières nouvelles pertinentes concernant les ajouts ou modifications à la réglementation aérienne sportive et récréative.

Survol des frontières belges vers des pays ne faisant pas partie de la zone Schengen

Une réglementation européenne prévoit que les vols de et vers la Belgique qui survolent un pays ne faisant pas partie de la zone Schengen, doit décoller ou transiter par un des postes de contrôle agréés. Il s'agit des aérodromes suivants : EBAW, EBCI, EBKT, EBLG, EBOS et EBBR. La Police fédérale veillera au respect de cette obligation.

La zone Schengen comprend actuellement 25 pays. Le Royaune-Uni n'en fait pas partie, tandis que la Suisse l'a rejoint. Au sein de la zone Schengen n'existe aucune limitation du trafic aérienne.

Modification des zones françaises ZIT en territoires P

La circulaire Française AIC A 03/10 du 11.03.2010 modifie automatiquement les 37 zones ZIT (zones interdites temporaires) en zones interdites permanentes (P). Ces zones sont liées à des sites nucléaires ou pétrochimiques. Une première série de 19 zones avait déjà été modifiées le 08.04.2010. Exemple : la ZIT 26 Gravelines était devenue la LF-P26 Gravelines.

Tout pilote souhaitant voler vers ou en France est invité à consulter l'AIP ENR 5.1-0. Des modifications relatives aux limites latérales ou verticales peuvent toujours être appliquées.

Carte Low Air 2010

Suite à une récente requête auprès de l'IGN, il s'avère que l'édition 2010 de la carte LOW AIR belge sortira début juin. L'édition 2010 de la carte Jeppesen EBEH (Belgique et Pays-Bas) à l'échelle 1/500.000 est quant à elle déjà disponible (en vente dans les pilot shops ou dans votre club).

Transpondeurs ATC

La note informative du 08.02.2010 de la DGTA prévoit que le transpondeur à bord d'un ULM soit testé chaque année par un service technique agréé. L'objectif est d'en garantir le bon fonctionnement. Si le transpondeur satisfait aux exigences du test, mention en sera faite dans le « log book » de l'ULM.

Ce test prévoit le contrôle de la fréquence, la réponse à une interrogation et la sensibilité. On mesurera également pendant ce test si la différence de lecture entre l'altimètre du pilote, réglé sur 1013.2 hPa, et l'indication de pression barométrique envoyée en mode interrogatoire C, n'excède pas 125 pieds.

Préparation de navigations

Comme chacun l'aura appris entretemps, le site web nav.2000 n'existe malheureusement plus. Les fonctions intégrées pour préparer entre autres des navigations étaient largement appréciées. Son remplaçant Navigeo a pour ambition de proposer à terme les mêmes services (site web http://www.navigeo.org). Une visite qui vaut le détour.

Johan Janda

Traduction : Isabelle Simal

HEET VAN DE NAALD

Onder deze rubriek wordt recent nieuws gebracht met betrekking tot voor ons relevante nieuwe en/of gewijzigde regelgeving op het gebied van de sportieve en recreatieve luchtvaart.

Overvliegen Belgische grens naar niet Schengen landen

Volgens een Europese regeling moeten vluchten vanuit en naar België, waarbij de grens van een niet Schengen land overvlogen wordt, verplicht vanuit en via één van de erkende doorlaatposten gebeuren. Het gaat om de vliegvelden EBAW, EBCI, EBKT, EBLG, EBOS en EBBR. De Federale Politie zal toezien op de naleving van deze verplichting.

Het Schengen gebied omvat momenteel 25 landen. Het Verenigd Koninkrijk is daar niet bij. Switzerland intussen wel. Binnen het Schengen gebied bestaan geen beperkingen wat het luchtverkeer betreft.

Verandering van Franse ZIT zones naar P gebieden

Volgens de Franse circulaire AIC A 03/10 van 11.03.2010 worden de 37 ZIT zones (zones interdites temporaires) stelselmatig veranderd in permanente verboden zones (P). Deze zones zijn verbonden aan nucleaire of petrochemische sites. Een eerste reeks van 19 reeds gewijzigde zones trad in werking op 08.04.2010. Voorbeeld: de ZIT 26 Gravelines wordt LF-P26 Gravelines.

Wie naar of in Frankrijk wenst te vliegen wordt aangeraden hieromtrent de AIP ENR 5.1-0 te consulteren. Er kunnen immers wijzigingen optreden met betrekking tot de laterale en vertikale limieten.

Low Air kaart 2010

Uit een recente vraag bij het NGI is gebleken dat de nieuwe uitgave van de Belgische LOW AIR kaart 2010 voorzien is voor begin juni. De editie 2010 van de Jeppesen kaart EBEH (België en Nederland) op 1/500.000 is daarentegen wel reeds beschikbaar (te koop in een pilot shop of in jouw club).

ATC transponders

Volgens de informatienota van het DGLV dd. 08.02.2010 dient een transponder aan boord van een ULM jaarlijks getest te worden door een erkende technische dienst. Bedoeling is om de goede werking van de installatie te waarborgen. Als de transponder aan de testeisen voldoet zal dit vermeld worden in het logboek van de ULM.

Deze test omvat de controle van de frequentie, de antwoorden op een ondervraging en de gevoeligheid.
Tijdens deze test wordt ook nagezien of het verschil in aflezing op de hoogtemeter van de piloot, afgesteld op 1013,2 hPa en de hoogtedrukaanduiding uitgezonden op een mode C ondervraging, niet groter is dan 125 ft.

Voorbereiding navigaties

Zoals iedereen intussen wel weet bestaat de website nav.2000 jammer genoeg niet meer. De geïntegreerde functies om onder andere een navigatie voor te bereiden werden door iedereen sterk gewaardeerd. Een vervanger die de ambitie heeft om op termijn dezelfde diensten aan te bieden is Navigeo (website http://www.navigeo.org). De moeite waard om eens uit te proberen.

Johan Janda

Confluence présente:
stelt voor:

Le Coyote S-6 ES Nouveau modele W 116

Vitesses :
de 60 à 210 Km/h

A partir de 17.990 / 24.400 *Eur ht en kit avec Rotax* 582 / 912

Le Polaris FK 14-B

La suprématie du ciel

Nouveaux coffres à baggages
Nouveaux réservoirs à essence

Vitesses : de 60 à 260 Km/h

A partir de 58.400 Eur ht avec Rotax 912 et 8 instruments

Confluence *629 chaussée de Nivelles 6230 Buzet*

Ecole - Magasin - Bar - Restaurant - Hangars. Ouvert 7 Jours sur 7.

Tel : 071/843650 Fax : 071/843533 www.confluence.be

NOTE DE L'ADMINISTRATION

Comme promis dans le précédent News Letter, nous publions l'essentiel de la note émise par l'Administration. Nous avons volontairement supprimé certains éléments de celle-ci afin de ne pas encombrer notre News. Rappelons cependant que cette note est reprise dans son intégralité sur notre site. Nous avons également émis quelques commentaires destinés à attirer votre attention sur des points importants

1) RAPPEL CONCERNANT LE REMPLACEMENT DES CERTIFICATS D'IMMATRICULATION ET DES ARCA.

Conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 25/05/1999, de nombreux propriétaires ont fait procéder au remplacement du certificat d'immatriculation et de l'autorisation restreinte de circulation aérienne (ARCA) de leur aéronef ultra-léger motorisé par un certificat d'enregistrement et une nouvelle ARCA.
Si des propriétaires détiennent encore d'anciens documents, ils doivent les renvoyer à l'adresse suivante afin de procéder à leur remplacement.

Direction Générale Transport Aérien
Service Aviation Privée
Rue du Progrès 80 boîte 5
1030 BRUXELLES

Les propriétaires peuvent profiter de cette démarche pour signaler tout changement d'adresse ou changement éventuel de type de l'aéronef à J'aide des documents ad hoc (carte d'identité ou attestation de nationalité ou certificat de conformité par exemple).
En dehors de cette démarche, ces changements doivent également être signalés sans retard à la DGTA lorsqu'ils se produisent.

2) CONCERNANT LA DEMANDE D'OBTENTION D'UNE AUTORISATION DE TYPE.

La circulaire CIR/AIRW-12 qui précise les conditions d'obtention des autorisations de type et des autorisations restreintes de circulation aérienne pour les aéronefs ultra-légers motorisés a été révisée en décembre 2008.
Les formulaires et certificats de conformité qui y sont annexés ont été légèrement modifiés.
Cette circulaire est disponible à l'adresse internet http://www.mobilit.fgov.be/dataiaero/AIRW12fpdf

Elle est également reprise sur notre site. Attention la deuxième page du « formulaire de référence » a été modifiée pour y inclure un tableau reprenant les parachutes agréés pour cette machine. Cette page doit être utilisée quelque soit la version (avec ou sans parachute) pour laquelle le dossier est introduit. Elle est reprise dans la note « info 2010-02-07 » (voir notre site)

3) CONCERNANT LA MODIFICATION DE L'A.R. DU 25/05/1999 PAR L'A.R. DU 21110/2008. (AMENDEMENT DES AUTORISATIONS DE TYPE ET DES AUTORISATIONS RESTREINTES)

La modification de l'arrêté royal du *25/05/1999* par l'A.R. du *21/10/2008* autorise une augmentation de la masse maximum au décollage pour les aéronefs équipés d'un parachute de secours fixé à la cellule. Une modification de la masse maximum au décollage d'un aéronef ultra-léger motorisé ayant reçu antérieurement une autorisation de type est considérée comme une modification majeure et doit faire l'objet d'un dossier de modification établi suivant les mêmes règles que pour l'établissement du dossier technique de base.
Comme nous l'avons déjà signalé, le montage d'un parachute sur une machine agréée « 450 kg » ne la transforme donc pas automatiquement en « 472,5 kg ».
Le dossier de justification doit démontrer que l'aéronef satisfait aux exigences de la réglementation. Dans tous les cas, la demande d'amendement de l'autorisation de type doit être accompagnée des éléments suivants:
- Formulaire de référence,
- Nouveau manuel d'utilisation et d'entretien ou pages destinées à la révision du manuel initial,
- Dossier justificatif de la résistance et des performances. Ce dossier fera soit référence aux éléments constituant le dossier de justification initial soit sera constitué de nouveaux éléments probants.

Notes.
1- L'aéronef ultra-léger motorisé équipé d'un parachute pour lequel une augmentation de la masse au décollage est sollicitée est considéré comme un modèle particulier. Le type de parachute doit être identifié sur le formulaire de référence. En attendant la révision de la circulaire AIRW-12, veuillez utiliser la page modifiée du formulaire de référence ***(voir site).***
2- Dans le cas d'un aéronef précédemment autorisé, la nouvelle version avec parachute doit faire l'objet d'une appellation particulière (par exemple à l'aide du suffixe "P").
3- La procédure, les limites et les précautions particulières d'utilisation du parachute et de l'aéronef qui en est équipé doivent être décrites dans le manuel d'utilisation et d'entretien de l'aéronef ultra-léger motorisé.

4) CONCERNANT LES AUTORISATIONS DE SURVOL.

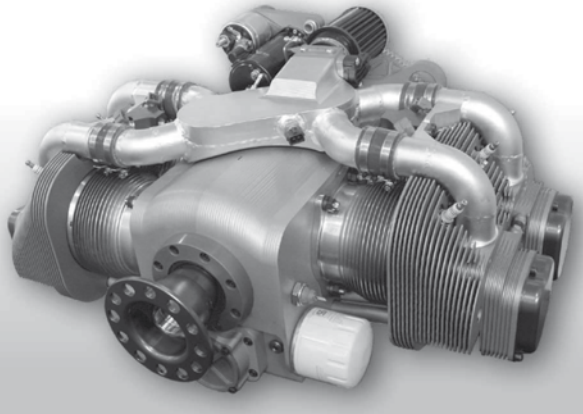
Nous vous invitons à lire attentivement les § A et B et à respecter scrupuleusement ce qui est demandé et imposé. Plusieurs dossiers sont actuellement bloqués à l'administration parce que les documents rentrés étaient soit non conformes soit incomplets. La charge de travail de l'Administration ne permet pas à celle-ci d'avertir individuellement les postulants de cette situation. Soyez donc attentifs !
Les conditions d'obtention des autorisations de survol et les renseignements à fournir lors de la demande sont décrits dans l'arrêté royal du 16/03/2009 publié au Moniteur belge le 16/04/2009.

A) AUTORISATION TEMPORAIRE

~ La demande d'autorisation temporaire de survol doit être envoyée à l'adresse suivante

Direction Générale Transport Aérien - Directoraat Generaal Luchtvaart
Service exploitation commerciale aérienne / Dienst Handelsluchtvaartexploitatie
CCN - 2ème étage / 2de verdieping
Rue du progrès 80 Bte 5 / Vooruitgangstraat 80 bus 5 à

ULPOWER
AERO ENGINES



- ✓ New and modern alternative to the exisiting 'old technology' aircraft engines
- ✓ Dual Electronic Ignition
- ✓ Multipoint electronic fuel injection with automatic altitude and temperature compensation
- ✓ Optimal fuel efficiency
- ✓ No carburettor icing problems
- ✓ Direct drive, low RPM engine
- ✓ Excellent power to weight ratio
- ✓ Made in Belgium

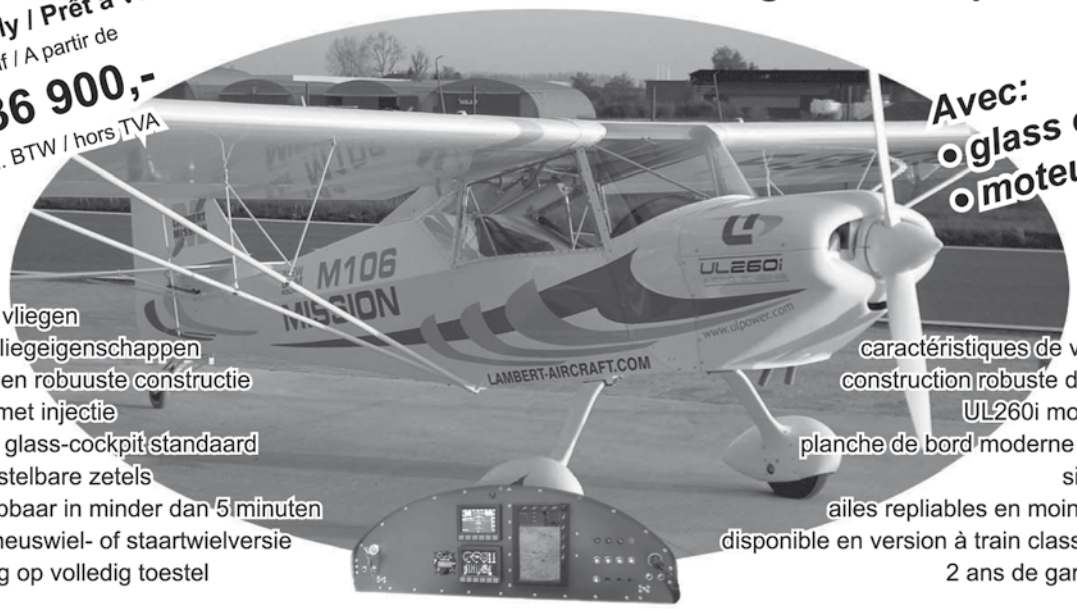
UL260i
95HP AERO ENGINE

www.ulpower.com

LAMBERT MISSION® M106...

...topklasse ULM binnen ieders bereik
...ULM de haut de gamme à la portée de tous

Ready to fly / Prêt à voler
Vanaf / A partir de
€ 36 900,-
excl. BTW / hors TVA



Avec:
- **glass cockpit**
- **moteur UL260i**

gemakkelijk te vliegen
voorbeeldige vliegeigenschappen
hoogwaardige en robuuste constructie
UL260i motor met injectie
supermoderne glass-cockpit standaard
individueel verstelbare zetels
vleugels opklapbaar in minder dan 5 minuten
keuze tussen neuswiel- of staartwielversie
2 jaar waarborg op volledig toestel

facile à piloter
caractéristiques de vol exemplaires
construction robuste de haute qualité
UL260i moteur à injection
planche de bord moderne (glass-cockpit)
sièges réglables
ailes repliables en moins de 5 minutes
disponible en version à train classique et tricycle
2 ans de garantie complète

Nr.1 in glass-cockpit uitrusting voor ULM & Experimental
verkoop - installatie - service

No.1 en glass-cockpit instruments pour ULM & Experimental
vente - installation - service

Filser TRT 800 Transponder

Filser ATR 500 Radio

AvMap EKP-IV

Dynon EFIS-D100

Dynon EMS-D10

Dynon FlightDEK-D180

LAMBERT MISSION

WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM
Whatever your mission, always fly Mission®

LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING Hangar 59, Wevelgem Airfield B-8560 WEVELGEM
Tel.: (+32) 56 43 16 26 e-mail: info@lambert-aircraft.com **Mission** is a registered trademark

Bruxelles 1030 Brussel
Tél (32) 2 277 43 44 et (32) 2 277 43 43
Fax (32) 2 277 42 56

Les documents à présenter sont:
-Une copie de l'autorisation de vol délivrée par le pays d'origine et ses éventuelles annexes associées spécifiant notamment les limites d'emploi de l'aéronef.(l)
-Une copie du certificat d'immatriculation ou document tenant lieu de certificat d'immatriculation.(2)
-Une copie du certificat d'assurance démontrant de ce qu'il est satisfait au Règlement (CE) n°785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitant d'aéronefs.
-La preuve de versement d'un montant de 87 EUR (3) sur le compte CCP 679-2006022-62, IBAN: BE51 67922 00602262, BIC: PCHQ BE BB de la Direction Générale Transport Aérien.

Limites de l'autorisation.
-L'autorisation de survol est valable pour une période de trente jours, au choix, sur une durée de douze mois prenant cours le jour de la délivrance de l'autorisation.
-Toute forme d'activité commerciale est interdite.
-L'autorisation temporaire de survol permet les visites en vol mais n'autorise pas de maintenir l'appareil sur le territoire belge plus de 30 jours calendrier sur une période de un an.
Obligation du propriétaire.
-Au plus tard le dernier jour de validité de l'autorisation de survol, le propriétaire doit informer la DGTA des dates des vols effectués.
-Les règles de l'air belges doivent être respectées.
J Pour la France, il s'agit de la "fiche d'identification" et de la "carte d'identification" sur laquelle doit figurer le numéro de série de l'appareil.
2 Pour la France, les documents ci-dessus font office d'immatriculation.
J Montant indexé au le' janvier 2010

B) AUTORISATION PERMANENTE
La demande d'autorisation permanente de survol doit être envoyée à l'adresse suivante :

Direction Générale Transport Aérien - Directoraat Generaal Luchtvaart
Service Aviation Privée / Dienst Private Luchtvaart
CCN - 2ème étage / 2de verdieping
Rue du progrès 80 Bte 5 / Vooruitgangstraat 80 bus 5 à Bruxelles 1030 Brussel
Tél (32) 2 277 41 55 - Fax (32) 2 277 42 51

Les documents à présenter sont:
-l'original du certificat de conformité émis par le détenteur de l'autorisation de type belge pour l'appareil concemé.(4)
- Une copie de J'autorisation de vol délivrée par le pays d'origine et ses éventuelles annexes associées spécifiant notamment les limites d'emploi de l'aéronef. *(voir note 1 ci-dessus).*
-Une copie du certificat d'assurance démontrant de ce qu'il est satisfait au Règlement (CE) n°785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitant d'aéronefs.
- Une copie du certificat d'immatriculation ou document tenant lieu de certificat d'immatriculation. *(voir note* 2 *ci-dessus).*
-La preuve de versement d'un montant de 87 EUR *(voir note* 3 *ci-dessus)* sur le compte CCP 679-2006022-62, IBAN: BE51 6792200602262, BIC: PCHQ BE BB de la Direction Générale Transport Aérien.

Limites de l'autorisation.
-Toute forme d'activité commerciale est interdite.
-L'autorisation de survol permet les visites en vol mais n'autorise pas de maintenir l'appareil à demeure sur le territoire belge.
Obligation du propriétaire et du pilote.
-Les règles de l'air belges doivent être respectées.
4. En l'absence d'un certificat de conformité, un dossier technique de justification démontrant que l'appareil est conforme aux exigences de la réglementation belge peut être introduit conformément aux directives de la circulaire AIRW12

5) CONCERNANT LES DIFFERENTS DOCUMENTS A FOURNIR
a- Pour l'obtention de certaines autorisations de vol, un certificat de conformité doit être fourni. L'original du certificat de conformité doit être annexé à la demande introduite.
b- Le numéro de série de l'aéronef ultra-léger motorisé pour lequel une demande d'autorisation permanente de survol est introduite doit figurer sur l'autorisation de vol du pays d'origine.
c- Les différentes demandes doivent être accompagnées de la preuve de paiement de la redevance correspondante.

6) **INFORMATIONS CONCERNANT LES RADIOS ET TRANSPONDEURS.**
Des aéronefs ultra-légers motorisés sont équipés d'une radio VHF ou d'un transpondeur.

Certaines règles sont alors applicables.
1°- La radio.
Dans tous les cas, pour utiliser une radio, l'utilisateur doit disposer d'une licence de radio-téléphonie.
Le propriétaire de l'aéronef ultra-léger motorisé dans lequel une radio est installée doit obtenir pour celui-ci une licence auprès de l'Institut Belge des Postes et Télégraphes.
2°_ Le transpondeur.

Le transpondeur à installer à bord d'un aéronef immatriculé ou enregistré en Belgique doit satisfaire aux spécifications définies dans l'Annexe 10 à la Convention OACI.
L'installation de bord doit faire l'objet de deux types de contrôle conformément aux spécifications de la circulaire CIR-EQUIP/04.
Le transpondeur ATC doit être soumis à un contrôle annuel de fonctionnement, effectué "in situ", par un service technique agréé par la Direction Générale Transport Aérien. La méthode "in situ" est exigée pour s'assurer du bon fonctionnement de l'ensemble de l'installation.
L'altimètre et l'alticodeur ou encodeur doivent être calibrés au banc tous les deux ans par un service technique agréé par la Direction Générale Transport Aérien.
Dans le cas d'un alticodeur intégré au transpondeur, la calibration est effectuée pendant le test in situ.

Dans le cas du transpondeur mode S, l'adresse Mode S doit être sollicitée auprès du Service :

Certification de la DGTA, à l'adresse suivante
Direction Générale Transport Aérien - Directoraat Generaal Luchtvaart
Service Certification / Dienst Certificatie
CCN - 2ème étage / 2de verdieping
Rue du progrès 80 Bte 5 / Vooruitgangstraat 80 bus 5 à Bruxelles 1030 Brussel
Tél (32) 2 277 41 73 - Fax (32) 2 277 42 51

7) INDEXATION 2010 DES REDEVANCES AUXQUELLES EST SOUMISE L'UTILISATION DE SERVICES PUBLICS INTERESSANT LA NAVIGATION AERIENNE

Depuis le 1er janvier 2010,

a- La redevance due pour la délivrance d'une autorisation restreinte de circulation aérienne à un aéronef ultra-léger motorisé enregistré en Belgique est de 29 EUR à verser sur le compte CCP 679-2006022-62, IBAN: BESI 67922 0060 2262, BIC: PCHQ BE BB de la Direction Générale Transport aérien.

b- La redevance due pour la délivrance d'une autorisation de survol du territoire belge (permanente ou temporaire) à l'aide d'un aéronef ultra-léger motorisé immatriculé ou identifié à l'étranger est de 87 EUR à verser sur le compte CCP 679-2006022-62, IBAN: BESI 67922 0060 2262, BIC: PCHQ BE BB de la Direction Générale Transport aérien.

c- D'autres redevances applicables et qui ont été indexées le 1er janvier 2010 sont précisées dans le tableau annexé.

d- Le tableau de toutes les redevances indexées au 1er janvier 2010 est disponible sur le site internet http://www.mobilit.fgov.be

8) INFORMATIONS, REFERENCES ET PROCEDURES.

Afin d'être clair, les informations les plus importantes ont été réunies dans un tableau qui est annexé. Ce tableau précise les documents qui doivent être fournis dans le cadre de l'enregistrement, de l'autorisation et de l'exploitation des aéronefs ultra-légers motorisés. (Des informations plus détaillées sont disponibles ci-dessus).

D'autre part, des documents sont régulièrement transmis à la DGTA sans préciser ce qui est attendu du service à qui ils sont adressés.

Pour remédier à cela et faciliter l'introduction des demandes auprès de la DGTA, nous avons joint à la présente une lettre type récapitulant les différents services qui peuvent être sollicités auprès de la DGTA concernant les aéronefs ultra-légers motorisés.

Nous tenons enfin à rappeler que les numéros de téléphone, de fax et adresses e-mail qui sont demandés sont destinés à entrer en contact facilement et rapidement avec le demandeur pour résoudre au plus vite tout problème éventuel.

Les documents et formulaires annexés ainsi que les formulaires des services immatriculations/licences et exploitation commerciale sont disponibles sur le site internet http://www.mobilit.fgov.be. Des renseignements peuvent être obtenus auprès des différents services concernés dont les références suivent.

JC Fonteyne

Service Aviation Privée	Immatriculation et licences	Exploitation Commerciale
P.BROTCORNE	S.VANDENHOECK	N.RINGOIR / A.REYNAERT
Expert Technique	Assistant administratif	Attaché / Assistant administratif
CCN – 2è étage Rue du Progrès, 80 Bte 5 1030 Bruxelles	CCN – 2è étage Rue du Progrès, 80 Bte 5 1030 Bruxelles	CCN – 2è étage Rue du Progrès, 80 Bte 5 1030 Bruxelles
Tél. 32 2 277 41 55	Tél. 32 2 277 43 95	Tél.32 2 277 43 43/ 277 43 44
Fax. 32 2 277 42 51	Fax. 32 2 277 42 84	Fax. 32 2 277 42 56
philippe.brotcorne@mobilit.fgov.be	sandra.vandenhoeck@mobilit.fgov.be	nicole.ringoir@mobilit.fgov.be ann.reynaert@mobilit.fgov.be

ANNEXES :

1. Lettre type
2. Déclaration afin de pouvoir effectuer des vols d'apprentissage avec un aéronef ultra-léger motorisé.
3. Tableau général des redevances.

ALTIMETRE - VARIOMETRE

-Altimètre digital avec indications numériques.
-Unités de mesure en pied ou en mètre.
-Référence de pression en mmHG ou en hPA.
-Enregistrement graphique du profil altimétrique pendant le vol.
-Pré configuration en mémoire de 800 aérodromes pour une reconnaissance automatique du QNH.
-Reconnaissance rapide QNH, QFE, QNE.
-Affichage LCD graphique rétro éclairé avec verre anti-reflet.
-Alerte par led de danger et système audio de dépassement d'altitude.
-Plage altimètre: -1000 ~ +25000 pied
-Plage variomètre: + / - 8000 pieds/ min - gradué de 10 pieds en 10 pieds.
-Dimensions: H83 x L83 x P40 mm. Poids: 230 gr.

Combinaison de vol SPORTS

La conception, le design de la fermeture éclair et les propriétés thermiques élevées donnent à la combinaison un réel confort et une liberté de mouvement même dans les sports extrêmes.
Le tissu externe est en nylon enduit par polyuréthane souple ce qui rend la combinaison imperméable à l'eau et facile à porter. Sa fermeture éclair sur toute sa longueur des deux côtés rend la combinaison facile à mettre ou à enlever.
Une poche située sur la poitrine et deux sur les côtés de la taille sont fermées par velcro afin de faciliter leur usage.
Le cou, les poignets et les chevilles sont composés d'une manchette élastique afin de garantir une complète isolation.
La doublure thermique cousue au fil de 12 gr maintiendra le porteur au chaud dans toutes les conditions.

ULM Technologie s.a.r.l
www.ulmtechnologie.com
Aérodrome de valenciennes - F - 59121 Prouvy
infos@ulmtechnologie.com
Tél : 00.33/(0)3.27.33.20.20
Fax : 00.33/(0)3.27.45.53.53

Expéditeur

Nom

Rue et N°

Code postal / Localité

Tel.

Fax.

e-mail

DIRECTION GENERALE TRANSPORT AERIEN

Service

Rue du Progrès 80 bte 5
1030 BRUXELLES

Par la présente je sollicite pour un aéronef ultra-léger motorisé:
(*)

	L'ENREGISTREMENT AU REGISTRE AERONAUTIQUE BELGE
	LA DELIVRANCE D'UN CARNET DE ROUTE
	LE CHANGEMENT DE TITULAIRE DU CERTIFICAT D'ENREGISTREMENT
	LE CHANGEMENT D'ADRESSE DU TITULAIRE DU CERTIFICAT D'ENREGISTREMENT
	LA DELIVRANCE D'UN DUPLICATA DU CERTIFICAT D'ENREGISTREMENT
	LA RADIATION D'UN ENREGISTREMENT
	LA DELIVRANCE D'UNE AUTORISATION RESTREINTE DE CIRCULATION AERIENNE (ARCA)
	LA DELIVRANCE D'UN DUPLICATA DE L'ARCA
	LA MODIFICATION DE TYPE D'UN AERONEF ULTRA-LEGER MOTORISE PREALABLEMENT AUTORISE
	LA DELIVRANCE D'UN VISA TECHNIQUE POUR EFFECTUER DES VOLS D'APPRENTISSAGE
	UNE AUTORISATION PERMANENTE DE SURVOL
	UNE AUTORISATION TEMPORAIRE DE SURVOL

Je joins à ma demande les documents suivants:

	PREUVE DE PAIEMENT DE EUR 29 / 58 / 87 / 116 / 144 / (1156 EURO AUGMENTE DE 87 EUR PAR AERONEF POUR AUTORISATION DE TRAVAIL AERIEN) (**)
	FACTURE D'ACHAT
	ATTESTATION DE DOUANE "DL2" (ORIGINAL)
	ATTESTATION DE NATIONALITE / STATUTS (PERSONNE MORALE)
	ORIGINAL DU CERTIFICAT DE CONFORMITE
	ORIGINAL DU CERTIFICAT D'ENREGISTREMENT
	ORIGINAL DE L'ARCA
	CARNET DE ROUTE
	DECLARATION DE PERTE OU DE VOL DE DOCUMENTS (A OBTENIR AUPRES DE LA POLICE)
	AUTORISATION DE VOL DU PAYS D'ORIGINE + ANNEXES + CERTIFICAT D'ASSURANCE
	ATTESTATION D'ASSURANCE
	FORMULAIRE DE DEMANDE D'ENREGISTREMENT

Date & Signature

(*): Cocher les cases applicables

(**): Rayer ce qui n'est pas applicable

DECLARATION AFIN DE POUVOIR EFFECTUER DES VOLS D'APPRENTISSAGE AVEC UN AERONEF ULTRA-LEGER MOTORISE

Demande à joindre à la 1ère demande d'enregistrement ou à introduire auprès Service Aviation Privée de la Direction Agréation des Entreprises.
rue du Progrès 80 bte 5 – 1030 Bruxelles

Identification de l'aéronef: OO-.....

Marque: ..... Modèle : .....

Type; ULM/DPM (1) Numéro de série .....

Le demandeur déclare par la présente que l'appareil identifié ci-dessus dispose de deux sièges équipés d'une ceinture de sécurité ou d'un harnais, de commandes de vol et des commandes moteur en double ou accessibles pour les deux occupants.

Le demandeur

Nom et prénom:.....
Adresse:.....
.....
Tél.:.....Fax: .....E-mail:.....

Fait à ..... le ..... 2010.

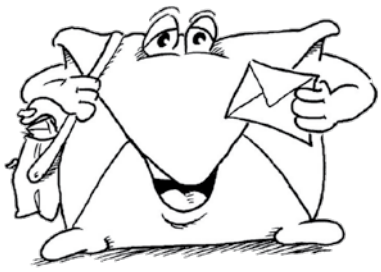
Nom et signature :

(1) Rayer la mention inutile

	MONTANT A PAYER PREUVE DE PAIEMENT						DOCUMENTS A FOURNIR												SERVICE A CONTACTER		
	29 €	58 €	87 €	116 €	144 €	1156 € (*)	Original certificat de conformité	Facture d'achat	Attestation de douane DL2 (original)	Attestation d'assurance	Certificat de nationalité	Original ARCA	Original certificat d'enregistrement	Carnet de route	Lettre pour contact DGTA	Copie autorisation de vol + annexes + certificat d'assurance	Déclaration police	Formulaire pour délivrance/amendement ARCA	Formulaire pour travail aérien	Formulaire pour enregistrement	Exploitation commerciale	Immatriculations et licences	Aviation privée
Demande d'ARCA	*						*								*								
Duplicata d'ARCA															*								*
Modification d'aéronef							*					*	*	*	*								*
Aptitude technique pour écolage												*			*			*					*
Autorisation permanente de survol			*				*								*	*							*
Demande d'enregistrement					*		*	*	*		*									*			*
Carnet de route seul	*														*							*	
Changement de propriétaire				*				*			*		*	*	*					*		*	
Changement adresse propriétaire	*												*	*	*							*	
Duplicata certificat d'enregistrement.		*													*							*	
Radiation de l'enregistrement												*	*		*							*	
Autorisation de travail aérien						*				*									*		*		
Autorisation temporaire de survol			*												*	*					*		
Info technique																							*
Info enregistrement																						*	
Info autorisation de survol																					*		*
Info travail aérien																					*		

(*) Augmenté de 87 EUR par aéronef pour travail aérien

Tableau annexé à la Note d'Information N° 2010-02-17



Vous déménagez? Communiquez-nous votre nouvelle adresse.
Merci de compléter ci-dessous et d'envoyer à notre secrétariat :

Alain DEVUYST
Heierveld 23
1730 ASSE
secretariat@fed-ulm.be ou alain.devuyst@fed-ulm.be

N'oubliez pas d'également avertir votre club !

Nom: …….
Prénom: ……..
Membre n°: …….

Ancienne adresse: …….
…….
…….

Nouvelle adresse: …….
…….
…….

Tél: ……..
GSM: ……..
e-mail: ……

flyforfun.be

Artikels, kalender, links...
Articles, liens internet, calendrier, ...

Partagez vos expériences avec d'autres pilotes:
envoyez votre article avec photos à peter@flyforfun.be
et nous le mettrons en ligne. Les articles en français
sont aussi les bienvenus!

Recevoir METARS et TAFs avec votre téléphone portable?
Regardez sur **m.flyforfun.be**

Deel je ervaringen met andere piloten:
stuur je artikel naar peter@flyforfun.be, en we zetten het op de site

Snel METARS en TAFs opvragen met je mobiele telefoon?
Kijk op **m.flyforfun.be**

gesponsord door - sponsorisé par

AVIATION SHOP
voor piloten, door piloten

BOMBARDIER
Swiss Chronographs

NOTA VAN ONZE ADMINISTRATIE

Zoals beloofd in de vorige News Letter, geven wij u hier het voornaamste weer uit de nota van onze administratie. Wij hebben moedwillig bepaalde delen van deze nota geschrapt om onze News Letter niet te overbelasten. Bij deze herinneren wij u er aan dat deze nota integraal hernomen is op onze site. Wij hebben om uw aandacht te trekken op een aantal belangrijke punten eveneens een paar bemerkingen toegevoegd.

1) HERINNERING MET BETREKKING TOT HET VERVANGEN VAN DE BEWIJZEN VAN INSCHRIJVING EN VAN DE BTTL (ARCA).

In overeenstemming met de bepalingen van het K.B. van 25/05/1999 zijn veel eigenaars alvast overgegaan tot de vervanging van het bewijs van inschrijving en van de beperkte toelating tot het luchtverkeer (BTTL) van hun ultralicht motorluchtvaartuig door een bewijs van registratie en een nieuwe BTTL.
Indien eigenaars nog in het bezit zijn van oude documenten, dienen ze deze documenten naar het volgende adres terug te sturen om ze te laten vervangen.

Directoraat-generaal Luchtvaart
Dienst Private Luchtvaart
Vooruitgangstraat 80 bus 5
1030 BRUSSEL

De eigenaars kunnen van deze gelegenheid gebruik maken om elke adreswijziging of eventuele verandering van luchtvaartuigtype met behulp van de documenten ad hoc aan te geven (identiteitskaart of attest van nationaliteit, gelijkvormigheidsattest bijvoorbeeld).
Ongeacht deze procedure dienen deze wijzigingen onverwijld aan het DGLV aangegeven te worden wanneer ze voorkomen.

2) WAT DE AANVRAAG TOT HET BEKOMEN VAN EEN TYPETOELATING BETREFT

De circulaire CIRIAIRW-12, die de voorwaarden bepaalt om de typetoelatingen en de beperkte toelatingen tot het luchtverkeer voor ultralichte motorluchtvaartuigen te bekomen, werd in december 2008 gereviseerd. De bij deze circulaire gevoegde formulieren en gelijkvormigheidsattesten werden licht gewijzigd. Deze circulaire is beschikbaar op het volgende adres:
http://www.mobilit.fgov.be/data/aero/AIRW12n. pdf

Zij is eveneens hernomen op onze site (nota "info 2010-02-07" op onze site). Opgelet, de tweede pagina van het "referentieformulier" is gewijzigd door er een tabel aan toe te voegen met de geaggreëerde parachutes voor dat type toestel. Deze pagina moet verplicht gebruikt worden, ongeacht het type toestel(met of zonder parachute) waarvoor een dossier wordt ingediend.

3) WAT BETREFT DE WIJZIGING VAN HET K.B. VAN 25/05/1999 BIJ K.B. VAN 21110/2008 (AANPASSING VAN TYPETOELATINGEN EN VAN BEPERKTE TOELATINGEN)

De wijziging van het koninklijk besluit van 25/05/1999 bij K.B. van 21/10/2008 maakt het mogelijk om de hoogst toegelaten opstijgmassa te verhogen voor luchtvaartuigen uitgerust met een noodvalschermsysteem bevestigd aan de cel. Een wijziging van de hoogst toegelaten opstijgmassa van een ultralicht motorluchtvaartuig dat vroeger een typetoelating heeft gekregen, wordt als een belangrijke wijziging beschouwd en dient verantwoord te worden door een wijzigingsdossier opgesteld volgens dezelfde regels als voor het technisch basisdossier.

Zoals reeds gemeld, brengt het inbouwen van een parachute op een toestel dat op 450 kg gekeurd is, het toestel niet automatisch naar 472,5 kg.
Het verantwoordingsdossier dient te bewijzen dat het luchtvaartuig aan de vereisten van de regelgeving voldoet. In alle gevallen dient de aanvraag tot wijziging van de typetoelating te worden vergezeld van de volgende elementen:
- Referentieformulier,
- Nieuw gebruikers- en onderhoudshandboek of pagina's bestemd voor de herziening van het oorspronkelijk handboek,
- Verantwoordingsdossier van de weerstand en de prestaties. Dit dossier zal ofwel verwijzen naar de elementen van het oorspronkelijk verantwoordingsdossier ofwel nieuwe bewijskrachtige elementen bevatten.

Opmerkingen:
1- Het ultralicht motorluchtvaartuig uitgerust met een valschermsysteem waarvoor een verhoging van de opstijgmassa wordt gevraagd, wordt als een bijzonder model beschouwd. Het valschermtype dient op het referentieformulier te worden geïdentificeerd. In afwachting van de herziening van circulaire AIRW-12, gelieve de gewijzigde pagina van het referentieformulier te gebruiken ***(zie site).***
2- Voor een vroeger toegelaten luchtvaartuig dient de nieuwe versie met valschermsysteem het voorwerp te zijn van een bijzondere benaming (bijvoorbeeld met het suffix "P").
3- De procedure, de beperkingen en de bijzondere voorzorgsmaatregelen voor het gebruik van een valscherm en van het daarmee uitgerust luchtvaartuig dienen in het gebruikers- en onderhoudshandboek van het ultralicht motorluchtvaartuig te worden beschreven.

4) WAT DE MACHTIGINGEN TOT OVERVLIEGEN BETREFT.

Wij nodigen u uit om aandachtig de punten A en B te lezen, en om precies hetgeen gevraagd en opgelegd wordt strikt na te volgen. Verschillende dossiers zitten momenteel vast bij de administratie omdat de ingediende documenten ofwel niet conform waren, ofwel onvolledig. De werkdruk bij onze administratie laat niet toe om elke kandidaat individueel hiervan te verwittigen. Wees dus aandachtig!
De voorwaarden voor het bekomen van een machtiging tot overvliegen en de te verstrekken inlichtingen bij de aanvraag zijn beschreven in het koninklijk besluit van 16/03/2009, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 16/04/2009.

A) TIJDELIJKE MACHTIGING

~ De aanvraag tot het bekomen van een tijdelijke machtiging tot overvliegen dient naar het volgende adres te worden gestuurd:
Directoraat-generaal Luchtvaart - Direction Générale Transport aérien Dienst Handelsluchtvaartexploitatie / Service exploitation commerciale aérienne
CCN - 2de verdieping / 2ème étage
Vooruitgangstraat 80 bus 5 / Rue du progrès 80 Bte 5
Brussel 1030 Bruxelles
Tél (32) 2 277 43 44 en (32) 2277 43 43 - Fax (32) 2 277 42 56
De te verschaffen documenten zijn:
-Een kopie van de toelating tot vliegen afgeleverd door het land van oorsprong en van de eventuele daarbij horende bijlagen, waarin voornamelijk de gebruikslimieten van het luchtvaartuig worden gespecificeerd.(l)
-Een kopie van het inschrijvingsbewijs of van het document dat de plaats van het inschrijvingsbewijs inneemt.(2)
-Een kopie van het verzekeringsbewijs dat aantoont dat voldaan is aan de Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europese Parlement en de raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van de luchtvaartuigen.
-Het bewijs van storting van een bedrag van 87 EUR (3) op PRK 679-2006022-62, IBAN: BE51 67922 00602262, BIC: PCHQ BE BB van het Directoraat-generaal Luchtvaart.

“Luchtvaartwetgeving & Reglementering”
A4, 188 blz, 40 figuren, 87 voorbeelden examenvragen

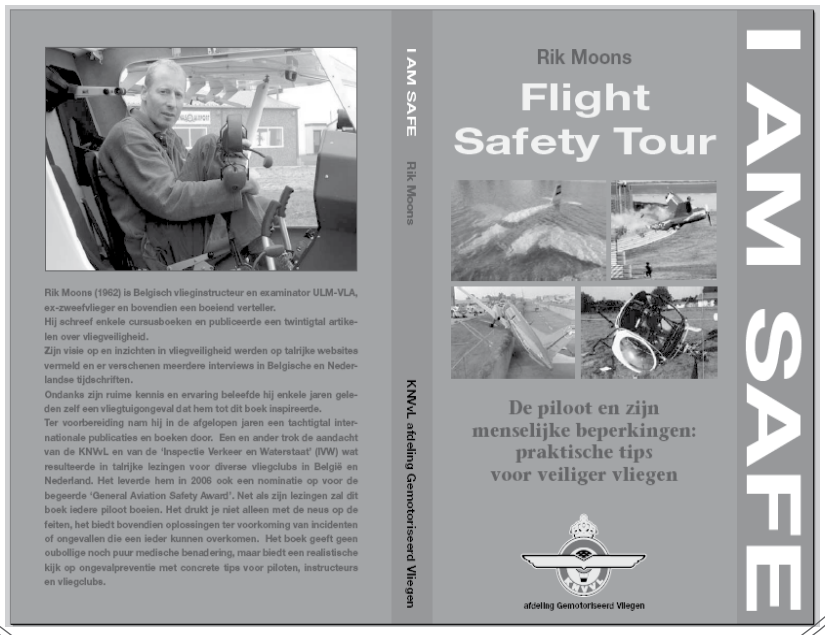
“Législation & Réglementation”
A4, 180 p., 40 images, 87 ex. de questions d’examen

“Zakboek & Trefwoordenregister ULM – DPM”
A5, 170blz, 150 figuren, 60 voorbeelden examenvragen

“Manuel et Lexique Aéron. pilote ULM-DPM”
A5, 170p.,150 figures, 60 ex. de questions d'examen

Nouveau !! Nieuw !!

“I am safe: De piloot en zijn menselijke beperkingen”
ISBN: 978-90-812562-1-6
80 blz, A5, full color, glanzend papier, zeer visueel: bevat ongeveer 90 foto’s en andere illustraties


Rik Moons (1962) is Belgisch vlieginstructeur en examinator ULM-VLA, ex-zweefvlieger en bovendien een boeiend verteller.
Hij schreef enkele cursusboeken en publiceerde een twintigtal artikelen over vliegveiligheid.
Zijn visie op en inzichten in vliegveiligheid werden op talrijke websites vermeld en er verschenen meerdere interviews in Belgische en Nederlandse tijdschriften.
Ondanks zijn ruime kennis en ervaring beleefde hij enkele jaren geleden zelf een vliegtuigongeval dat hem tot dit boek inspireerde.
Ter voorbereiding nam hij in de afgelopen jaren een tachtigtal internationale publicaties en boeken door. Een en ander trok de aandacht van de KNWvL en van de 'Inspectie Verkeer en Waterstaat' (IVW) wat resulteerde in talrijke lezingen voor diverse vliegclubs in België en Nederland. Het leverde hem in 2006 ook een nominatie op voor de begeerde 'General Aviation Safety Award'. Net als zijn lezingen zal dit boek iedere piloot boeien. Het drukt je niet alleen met de neus op de feiten, het biedt bovendien oplossingen ter voorkoming van incidenten of ongevallen die een ieder kunnen overkomen. Het boek geeft geen oubollige noch puur medische benadering, maar biedt een realistische kijk op ongevalpreventie met concrete tips voor piloten, instructeurs en vliegclubs.
I AM SAFE
Rik Moons
KNVvL afdeling Gemotoriseerd Vliegen
Rik Moons
Flight Safety Tour
De piloot en zijn menselijke beperkingen: praktische tips voor veiliger vliegen
afdeling Gemotoriseerd Vliegen
I AM SAFE

A vendre - Te koop :

- Clubs ULM

- Pilotshop Vilvoorde : PROCURA NV, MACHELENSTRAAT 16, 1800 VILVOORDE,

02-253 39 30, www.procura-nv.be

- rik.moons@skynet.be 0475 61 37 05

Beperkingen van de machtiging:
-De machtiging tot overvliegen is geldig voor een periode van 30 dagen, naar keuze, binnen een termijn van twaalf maanden ingaand op de dag van de aflevering van de machtiging.
-Elke vorm van handelsactiviteit is verboden.
-De machtiging tot overvliegen laat de vluchten toe maar niet het verblijf van het toestel op het Belgisch grondgebied meer dan 30 kalenderdagen over een periode van één jaar.
Verplichting van de eigenaar:
-De eigenaar dient het DGLV in te lichten van de data van de uitgevoerde vluchten uiterlijk op de laatste geldigheidsdatum van de machtiging tot overvliegen.
-De Belgische vliegverkeersregels dienen nageleefd te worden.

(1) Voor Frankrijk gaat het om de "fiche d'identification" en de "carte d'identification" waarop de OGAC het serienummer van het toestel dient te vermelden.
(2) Voor Frankrijk dienen deze documenten als bewijs van inschrijving.
(3) Bedrag geïndexeerd op I januari 2010

B) PERMANENTE MACHTIGING
De aanvraag voor een permanente machtiging tot overvliegen dient naar het volgende adres gestuurd te worden :

Direction Générale Transport Aérien - Directoraat Generaal Luchtvaart
Service Aviation Privée / Dienst Private Luchtvaart
CCN - 2ème étage / 2de verdieping
Rue du progrès 80 Bte 5 / Vooruitgangstraat 80 bus 5 à Bruxelles 1030 Brussel
Tél (32) 2 277 41 55 - Fax (32) 2 277 42 51

De te verschaffen documenten zijn:
-het origineel van het gelijkvormigheidsattest afgegeven door de houder van de Belgische typetoelating voor het betrokken toestel. (4)
- Een kopie van de vliegtoelating van het land van herkomst evenals een kopie van elke bijlage die de gebruiksbeperkingen van het toestel bepalen. *(zie voetnoot 1 hierboven).*
- Een kopie van het verzekeringsbewijs dat aantoont dat voldaan is aan de Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europese Parlement en de raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van de luchtvaartuigen.
- Een kopie van het bewijs van inschrijving of van een gelijkwaardig document. *(zie voetnoot 2 hierboven).*
- Het bewijs van storting van een bedrag van 87 EUR *(zie voetnoot 3 hierboven)* op PRK 679-2006022-62, IBAN: BE51 67922 00602262, BIC: PCHQ BE BB van het Directoraat-generaal Luchtvaart.
Gebruiksbeperkingen:
- Elke vorm van handelsactiviteit is verboden.
-De machtiging tot overvliegen laat de vluchten toe maar niet het permanent verblijf van het toestel op het Belgisch grondgebied.
Verplichting van de eigenaar en van de piloot:
- De Belgische vliegverkeerregels dienen nageleefd te worden.

(4) Bij afwezigheid van een gelijkvormigheidsattest, mag er conform de richtlijnen van de circulaire AIRW12 ter verantwoording een technisch dossier ingediend worden dat aantoont dat het toestel conform is aan de eisen van de Belgische wetgeving.

5) WAT DE VERSCHILLENDE TE VERSCHAFFEN DOCUMENTEN BETREFT
a- Om sommige vliegtoelatingen te bekomen dient de aanvrager een gelijkvormigheidsattest voor te leggen. Het origineel van het gelijkvormigheidsattest dient bij de aanvraag bijgevoegd te worden.
b- Het serienummer van het ultralicht motorluchtvaartuig waarvoor een aanvraag van permanente machtiging tot overvliegen wordt ingediend dient vermeld te worden op de vliegtoelating van het land van herkomst.
c- Het bewijs van betaling van de betrokken vergoeding dient bij de verschillende aanvragen bijgevoegd te worden.

6) INFORMATIE BETREFFENDE RADIO'S EN TRANSPONDERS.
Voor Ultralichte motorluchtvaartuigen die met een VHF radio of een transponder uitgerust worden zijn bepaalde regels van toepassing:

1°- De radio.
In alle gevallen dient de gebruiker over een bewijs van radiotelefonist te beschikken om een radio te kunnen gebruiken.
De eigenaar van het ultralicht motorluchtvaartuig waarin een radio is geïnstalleerd dient een door het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie afgeleverd bewijs van radiotelefonie te verkrijgen.
2°_ De transponder.
De transponder die geïnstalleerd wordt aan boord van een luchtvaartuig ingeschreven of geregistreerd in België dient aan de vereisten bepaald in Bijlage 10 van het ICAO-Verdrag te voldoen.
De boordinstallatie dient het voorwerp te zijn van twee soorten controles in overeenstemming met de bepalingen van circulaire CIR-EQUIP/04.
De ATC-transponder dient te worden onderworpen aan een jaarlijkse test "in situ" door een door het Directoraat-generaal Luchtvaart erkende technische dienst. De "in situ" methode is vereist om de goede werking van de gehele installatie te waarborgen.
De altimeter en de alticoder of encoder dienen om de twee jaar op een proefbank door een door het Directoraat-generaal Luchtvaart erkende technische dienst te worden geijkt.
Wanneer de alticoder ingebouwd is in de transponder, wordt de calibratie gedurende de test in situ uitgevoerd.
In het geval van een transponder mode S, dient het Mode-S adres te worden aangevraagd bij de Dienst Certificatie van het DGLV, op het volgende adres:

Directoraat Generaal Luchtvaart / Direction Générale Transport Aérien
Dienst Certificatie / Service Certification
CCN - 2de verdieping / 2ème étage
Vooruitgangstraat 80 bus 5 / Rue du progrès 80 Bte 5 te Brussel 1030 Bruxelles
Tél (32) 2 277 41 73 - Fax (32) 2 277 42 51

7) INDEXERING 2010 VAN DE VERGOEDINGEN WAARAAN HET GEBRUIK VAN OPENBARE DIENSTEN BETREFFENDE DE LUCHTVAART IS ONDERWORPEN
Vanaf 1 januari 2010,
a- Bedraagt de vergoeding verschuldigd voor het afgeven van een beperkte toelating tot het luchtverkeer voor een in België ingeschreven ultralicht motorluchtvaartuig 29 EUR, te storten op PRK 679-2006022-62, IBAN: BE51 67922 0060 2262, BIC: PCHQ BE BB van het Directoraat-generaal Luchtvaart.
b- Bedraagt de vergoeding verschuldigd voor het afgeven van een (permanente of tijdelijke) machtiging tot overvliegen van het Belgisch grondgebied met een in het buitenland ingeschreven of geïdentificeerd ultralicht motorluchtvaartuig 87 EUR, te storten op PRK 679-2006022-62, IBAN: BE51 67922 0060 2262, BIC: PCHQ BE BB van het Directoraat-generaal Luchtvaart.
c- De andere van toepassing zijnde vergoedingen, die op 1januari 20 10 geïndexeerd werden, zijn in de bijgevoegde tabel opgenomen.
d- De tabel met de op 1 januari 2010 geïndexeerde vergoedingen is beschikbaar op het internetadres http://www.mobilit.fgov.be

8) INFORMATIE, REFERENTIES EN PROCEDURES.
Teneinde klaarheid te scheppen werd de belangrijkste informatie in bijgaande tabel samengevat.
Daarin worden de documenten vermeld, die moeten voorgelegd worden in het kader van de registratie, de toelating en de uitbating van ultralichte motorluchtvaartuigen. (Meer gedetailleerde informatie is hierboven beschikbaar).
Anderzijds worden regelmatig documenten naar het DGLV gericht zonder te vermelden wat van de aangesproken dienst verwacht wordt.
Om dit soort problemen te verhelpen en het indienen van de aanvragen bij het DGLV te vergemakkelijken hebben wij een modelbrief bijgevoegd met een overzicht van de verschillende diensten van het DGLV die met betrekking tot de ultralichte

motorluchtvaartuigen kunnen worden aangesproken.
Tenslotte herinneren wij er aan dat de telefoon- en faxnummers, en de e-mail adressen die worden gevraagd, bestemd zijn om snel en gemakkelijk met de aanvrager in contact te komen ten einde alle eventuele problemen zo snel mogelijk op te lossen.

De bijgevoegde formulieren en documenten evenals de formulieren van de diensten inschrijvingen/vergunningen en handelsluchtvaartexploitatie zijn beschikbaar op het internetadres http://www.mobilit.fgov.be. Voor verdere inlichtingen kunt u contact nemen met de hieronder vermelde diensten.

Dienst Private Luchtvaart	**Dienst Inschrijvingen en vergunningen**	**Dienst Handelsluchtvaartexploitatie**
P.BROTCORNE	S.VANDENHOECK	N.RINGOIR / A.REYNAERT
Technisch deskundige	Administratief assistent	Attaché / Administratief assistent
CCN – 2de verdiep Vooruitgangstraat, 80 Bus 5 1030 Brussel	CCN – 2de verdiep Vooruitgangstraat, 80 Bus 5 1030 Brussel	CCN – 2de verdiep Vooruitgangstraat, 80 Bus 5 1030 Brussel
Tél. 32 2 277 41 55	Tél. 32 2 277 43 95	Tél.32 2 277 43 43/ 277 43 44
Fax. 32 2 277 42 51	Fax. 32 2 277 42 84	Fax. 32 2 277 42 56
philippe.brotcorne@mobilit.fgov.be	sandra.vandenhoeck@mobilit.fgov.be	nicole.ringoir@mobilit.fgov.be ann.reynaert@mobilit.fgov.be

BIJLAGEN :

1. Typebrief
2. Verklaring teneinde als leerling oefenvluchten met een ultralicht motorluchtvaartuig te kunnen uitvoeren.
3. Tabel met een overzicht van de verschillende vergoedingen.

JC Fonteyne

Vertaling : Alain Devuyst

DTA
Delta Trikes Aviation

Imported by "Ultralight Education & Services"
- Exclusive Belgian dealer -

Contact Avernas Flight School :
Christophe Theunis 0495/579.209
Philippe Hendrickx 0497/244.711
ulmdpm@yahoo.com

Come to try the new Combo FC 912
@ EBAV Rue de la Tombe 30 4280 Hannut
via exit 28 E40

Combo FC

Performance
Speed System
Innovating

Voyageur

The most robust trike
Built for adventure
Off road

Feeling

Passion & Comfort
For any sized pilot

www.ebav.be
www.dta.fr

Afzender

Naam

Straat en nr.

Postcode / Gemeente

Tel.

Fax

e-mail

DIRECTORAAT-GENERAAL LUCHTVAART
Dienst

Vooruitgangstraat 80 bus 5
1030 BRUSSEL

Bij deze vraag ik voor een ultralicht motorluchtvaartuig:
(*)

	DE REGISTRATIE IN HET BELGISCH LUCHTVAARTREGISTER
	HET AFGEVEN VAN EEN REISDAGBOEK
	DE VERANDERING VAN TITULARIS VAN HET REGISTRATIEBEWIJS
	DE ADRESWIJZIGING VAN DE TITULARIS VAN HET INSCHRIJVINGSBEWIJS
	HET AFGEVEN VAN EEN DUPLICAAT VAN HET REGISTRATIEBEWIJS
	DE DOORHALING VAN EEN REGISTRATIE
	HET AFGEVEN VAN DE BEPERKTE TOELATING TOT HET LUCHTVERKEER BTTL(ARCA-BTTL)
	HET AFGEVEN VAN EEN DUPLICAAT VAN DE BTTL (ARCA)
	DE TYPE WIJZIGING VAN EEN VOORAF TOEGELATEN ULTRALICHT MOTORLUCHTVAARTUIG
	HET AFGEVEN VAN EEN TECHNISCH VISUM OM SCHOLING UIT TE VOEREN
	EEN PERMANENTE OVERVLIEGTOELATING
	EEN TIJDELIJKE OVERVLIEGTOELATING

Bij mijn aanvraag voeg ik de volgende documenten:

	BETALINGSBEWIJS VAN EUR 29 / 58 / 87 / 116 / 144 / (1156 EURO VERMEERDERD MET 87 EUR PER LUCHTVAARTUIG VOOR EEN MACHTIGING VAN LUCHTARBEID) (**)
	AANKOOPFACTUUR
	ATTEST VAN DE DOUANE "DL2" (ORIGINEEL)
	BEWIJS VAN NATIONALITEIT / STATUTEN (RECHTSPERSOON)
	ORIGINEEL VAN HET GELIJKVORMIGHEIDSATTEST
	ORIGINEEL VAN HET REGISTRATIEBEWIJS
	ORIGINEEL VAN DE BTTL (ARCA)
	REISDAGBOEK
	ATTEST VAN VERLIES OF DIEFSTAL VAN DOCUMENTEN (TE BEKOMEN BIJ DE POLITIE)
	VLIEGTOELATING VAN HET LAND VAN ERKOMST+ BIJLAGEN + VERZEKERINGSBEWIJS
	ATTEST VAN VERZEKERING
	FORMULIER VOOR DE ANVRAAG TOT REGISTRATIE

Datum & Handtekening

(*): Kruis de relevante vakjes aan

(**): Schrap wat niet past

VERKLARING OM SCHOLING MET EEN ULTRALICHT MOTORLUCHTVAART UIT TE VOEREN

Aanvraag in te dienen met de 1st aanvraag van registratie of bij de Dienst Private Luchtvaart van de Directie Bedrijfserkenningen
Vooruitgangstraat 80 Bus 5 – 1030 Brussel

Identificatie van het luchtvaartuig: OO-.....

Merk: ..... Model : .....

Type; ULM/DPM (1) Serienummer: .....

Om een technische validatie voor opleidingsvluchten te verkrijgen, verklaart de aanvrager hierbij dat het toestel beschikt over twee zetels uitgerust met een veiligheidsgordel of een harnas, vlucht-en motorbesturingsorganen dubbel uitgerust of bereikbaar voor beide inzittenden.

De postulant

Naam en voornaam:.....
Adres:.....
.....
Tel.:.....Fax: .....E-mail:.....

Gedaan te ..... op 2010

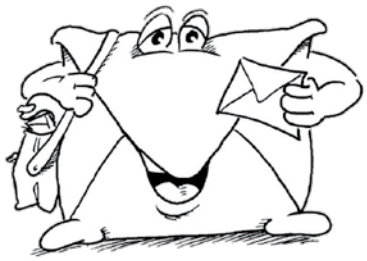
Naam en handtekening :

(1) Schrappen wat niet past

	AANTAAL TE BETALEN BEWIJS VAN BETALING						TE VERSCHAFFEN DOCUMENTEN												DIENST TE CONTACTEREN		
	29 €	58 €	87 €	116 €	144 €	1156 € (*)	Oorspronkelijk gelijkvormigheidsattest	Aankoopfaktuur	Attest van de douane DL2 (origineel)	Attest van verzekering	Bewijs van nationaliteit	Oorspronkelijk BTTL (ARCA)	Oorspronkelijk registratiebewijs	Reisdagboek	Brief voor contact DGLV	Kopie vliegtoelating + bijlagen + bewijs verzekering	Verklaring politie	Formulier voor anvraag/wijziging BTTL (ARCA)	Formulier voor machtiging tot luchtarbeid	Formulier voor registratie	Handelsluchtvaartexploitatie	Inschrijvingen en vergunningen	Private Luchtvaart
Aanvraag BTTL (ARCA)	*						*								*			*					*
Duplicata BTTV (ARCA)															*		*						*
Modificatie luchtvaartuig							*					*	*	*	*		*						*
Technisch geschiktheid voor scholing												*			*								*
Permanent toelating voor overvlucht			*				*								*	*							*
Aanvraag registratie					*		*	*	*		*									*			*
Alleen reisdagboek	*														*						*		
Verandering van eigenaar				*				*			*		*	*	*						*		
Adress wijziging	*												*	*	*					*	*		
Duplicata registratiebewijs		*													*			*			*		
Doorhaling registratie												*	*		*						*		
Machtiging tot luchtarbeid						*				*								*			*		
Tijdelijk toelating voor overvlucht			*												*	*					*		
Technisch info																							*
Info voor registratie																						*	
Info voor overvlucht																					*		*
Info voor luchtarbeid																					*		

(*) Verhoogd met 87 EUR per luchtvaartuig voor luchtarbeid

Tabel bijgevoegd aan Informatieve Nota Nr 2010-02-17



Uverhuist? Laat ons uw nieuw adres weten.

Gelieve hieronder in te vullen en naar onze secretariaat te sturen:

Alain DEVUYST
Heierveld 23
1730 ASSE
secretariat@fed-ulm.be of alain.devuyst@fed-ulm.be

Vergeet niet om uw club ook te verwittigen!

Naam: .....
Voornaam: .....
Lid n° : .....

Oud adres: .....
.....
.....

Nieuw adres: .....
.....
.....

Tel: .....
GSM: .....
e-mail: .....

DEMANDE D'ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE PILOTE ULM

VERZEKERINGSAANVRAAG BURGERLIJKE AANSPRAKELIJKHEID ULM PILOOT

NOM/NAAM : Prénom / Voornaam :

ULM : Immatriculation / Registratie

Marque / Merk : Modèle / Model :

N° Licence /Vliegvergunning :

N° de Membre Fed ULM /ULMFed Lid Nr :

Adres(se) : Rue/Straat : N° :

CP/PC : Ville /Woonplaats :

Déclare souscrire à l'assurance responsabilité civile Pilote ULM et verse la somme de € 550 ,00 TTC (300 ,00 TTC – pilote unique) au compte **N°210-0397770-25** de Gammassur , Chaussée De Waterloo 1335 à 1180 Bruxelles. (pour la période du 01.04.2010 au 31.03.2011)
La couverture sera valablement acquise dès le lendemain du paiement de la prime.
Formulaire à renvoyer (faxer) complété et signé à

Verklaart de Verzekering « Burgerlijke Aansprakelijkheid ULM Piloot » te onderschrijven en stort het bedrag van € 550,00 of 300,00 voor een unieke piloot (incl.taks) op rekeningnummer
210-0397770-25 van Gammassur ,Waterloosesteenweg ,1335 te 1180 Brussel.
De dekking is geldig verworven vanaf de dag volgend op de dag van de betaling van de premie.
Formulier ingevuld en ondertekend terug te sturen (faxen) aan :

GAMMASSUR S.P.R.L./B.V.B.A.
Ch. de Waterloo – Waterloosesteenweg 1335
1180 Bruxelles/Brussel
fax 02/374.80.36

Date & Signature
Datum & Handtekening

Gammassur S.P.R.L Numéro d'agrément CBFA : 18521
Chaussée de Waterloo, 1335 1180 Bruxelles
Gammassur B.V.B.A. Erkenning CBFA Nr : 18521
Waterloosesteenweg , 1335 - 1180 Brussel
Tél. 02 733 52 91 – Fax 02 733 98 09 – GSM 0475 36 02 20

DKL Air Light,
votre assurance confiance !

IKARUS

1 MACHINE D'EXCEPTION
à découvrir ou à redécouvrir.

www.ikarus-ulm.com
ikarusulm@gmail.com

Un service après-vente
DE QUALITÉ.

Tél. +352-691-511-100
ou 063-22-40-49

Premier ARCA 472,5 kg !

METHODES POUR REDUIRE LES RISQUES DE COLLISION.

Suite de l'article paru dans le News précédent.

Scanning visuel - Technique

a) Il faut scruter à partir du moment où l'appareil se met en mouvement jusqu'à son arrêt à la fin du vol. Il peut y avoir des risques de collision au sol, à basse altitude, aux environs des aérodromes et au niveau des croisières.

b) Avant de décoller, vérifiez, visuellement, le « Runway » afin de vous assurer qu'il n'y a pas d'autres appareils ou objets dans l'aire de décollage. Contrôlez l'approche et le circuit afin d'avoir une certitude sur la position d'autres appareils. Après le décollage, pour un départ save, continuez à scruter autour de vous afin d'être sûr qu'il n'y a pas d'autres obstacles.

c) Durant la montée ou la descente, méfiez-vous des points aveugles sous le nez. Manoeuvrez l'appareil de manière à pouvoir vérifier. Si possible, pendant la montée, regardez derrière vous, vous pouvez vous trouver dans un angle aveugle d'un appareil plus rapide.

d) Certains systèmes onéreux sont disponibles pour votre aide. Ceux-ci fournissent des informations au pilote sur la position relative d'autres appareils. Cette gamme du dispositif de la « FLARM » s'adapte à beaucoup d'aéronef par l'intermédiaire de récepteurs du transpondeur SSR en mode A ou S en certifiant les systèmes de bornes d'évitements de collisions qui utilisent les codes SSR d'autres appareils, ceci afin de pas seulement indiquer la position relative, mais, dans leur forme la plus avancée, donnent ou recommandent une action d'évitement. Ne sortons-nous pas, dans ce cas, du vol qui caractérise celui de l'ULM/DPM soit, « le vol à vue » ? N'est-ce pas là notre meilleure sécurité ?

Comment scanner

a) Il n'y a pas qu'une technique qui soit la meilleure pour tous les pilotes. Chacun d'entre nous doit développer un scanning qui confortable et praticable.

b) Effleurer l'extérieur et visualiser les alentours sans marquer un arrêt sur quoi que ce soit est pratiquement inutile.

c) Concentrez vos recherches sur les zones les plus critiques pour vous, à chaque instant. En circuit, spécialement, regardez toujours à l'extérieur avant d'opérer un virage et soyez certains que votre chemin est libre. Jetez un coup d'œil sur le trafic qui pourrait faire une entrée inadéquate dans le circuit.

d) Durant l'étape très critique qu'est l'approche finale, ne fixer pas, sans arrêt, vos yeux sur le point d'atterrissage, mais scannez tout autour. Un autre pilote viser le même point.

e) Dans des circonstances de vol normal, la plupart des

METHODES OM HET RISICO OP Bbotsingen TE BEPERKEN.

Vervolg van het artikel uit vorig nummer.

Visueel scannen – techniek.

a) Tijdens de hele vlucht is aandacht vereist, van zodra men begint te taxiën tot men de motor stopt. Botsingen kunnen gebeuren aan de grond, op lage hoogte, in de buurt van vliegvelden, zowel als in kruisvlucht.

b) Check de piste vooraleer op te stijgen, zodat u zeker bent dat er geen andere toestellen aan het opstijgen of landen zijn. Kijk in het circuit waar de andere toestellen zich bevinden. Ook na het opstijgen blijven rondkijken naar andere trafiek.

c) De blinde vlek onder de neus is een gevaar tijdens het klimmen en dalen. Manoevreer om er onder te kunnen kijken. Tijdens het klimmen, indien mogelijk, al eens achterom kijken om te zien of men niet in de blinde hoek van een sneller toestel zit.

d) Tegenwoordig zijn er ook dure electronische hulpmiddelen tot uw beschikking. Gekoppeld aan een FLARM-apparaat, of aan een mode C/S transponder, kunnen ze aan de piloot de relatieve positie melden van andere toestellen. De meest complexe van deze apparaten stellen zelfstandig een uitwijkmanoeuvre voor. Men kan zich toch wel afvragen of dit nog overeenkomt met het principe van het « vliegen op zicht », dat ons nochtans vanouds veilig houdt.

Manier van scannen

a) Eén enkele alleenzaligmakende metode bestaat er niet. Elke piloot moet zijn eigen manier ontwikkelen, alnaargelang eigen smaak en ervaring.

b) De buitenwereld bekijken en verkennen heeft weinig effect als men niet regelmatig de blik laat rusten.

c) Altijd de meeste aandacht besteden aan de gevaarlijkste zones. Vooral in het vliegveldcircuit altijd naar buiten kijken vóór het ingaan van een bocht. Wees bedacht op piloten die misschien op minder correcte wijze het circuit vervoegen.

d) De « final » is een bijzonder kritische fase van de vlucht. Pin uw blik niet vast op uw gekozen landingspunt: kijk af en toe rond, wie weet is er een andere piloot naar hetzelfde punt toe aan het vliegen.

e) Onder normale vliegomstandigheden komt het meeste botsinggevaar uit een hoek van 60° aan weerszijden van uw koers. De rest van het luchtruim vereist minder aandacht maar moet toch ook af en toe bekeken worden. Kijk ook 10° boven en onder uw geplande route want het gevaar kan naar u toe klimmen of dalen.

f) Naar buiten kijken vermindert het botsingrisico.

menaces de collision viendront dans un champ d'au moins 60° à gauche et à droite de votre sens de vol. Cependant, n'oubliez pas le reste du ciel autour de vous. Vous devez, également, scanner à, au moins, 10° au dessus et en dessous de la route projetée de votre aéronef car, les risques de collision peuvent monter par le dessous et descendre par le dessus.

f) Plus vous regardez à l'extérieur, moins il y a de risque de collision. Bien regardez devant vous pour voir la météo et les traits de navigation planifiés peut aider. Un scanning efficace demande une attention partagée avec les autres tâches du pilotage et peut être dégradé par la distraction, la fatigue, l'ennui, la maladie, l'anxiété ou la préoccupation.

g) Un scanning efficace se fait par une série de mouvements courts des yeux et espacés de manière régulière permettant d'apporter des régions successives du ciel dans le champ visuel central. Chaque mouvement ne devrait pas excéder 10° et chaque région devrait être observée au moins 1 seconde pour permettre la détection. Quand vous scanner, soyez prêt à vous concentrer sur chaque mouvement vu dans votre vision périphérique mais, n'oubliez pas votre plus grand avertissement : Si un autre aéronef ne montre pas de mouvement horizontal ou vertical dans votre pare-brise mais, augmente de taille,

OPEREZ UNE ACTION D'EVITEMENT IMMEDIATE.

Scénario de scanning

Deux scénarios de scanning, décrit ci-dessous, ont prouvé être très efficace pour les pilotes et entraînent au système de scanning en bloc. Le trafic ne peut être détecté que quand les yeux ne sont pas en mouvement. De cette manière, l'espace de vue (pare-brise) est divisé en segments. Le pilote scrute méthodiquement en stoppant le mouvement de ces yeux en chaque bloc en ordre successif.

1. **Méthode de scanning « flanc à flanc »**

Démarrez du côté gauche éloigné de votre champ visuel et faites un balayage méthodique vers la droite en faisant une pause d'une seconde tous les blocs de 10° pour faire une mise au point des yeux. A la fin du scanning, revenez face à vous, vérifiez les instruments et ensuite répétez le scanning extérieur.

2. **Méthode de scanning « front vers le flanc » (imagée)**

Démarrez dans le bloc central de votre direction de vol prévue. Faites des mouvements vers la gauche en faisant une pause d'une seconde à chaque bloc de 10°. Ensuite revenez rapidement vers le bloc frontal après avoir atteint le dernier bloc de gauche. Ensuite faites un rapide coup d'œil des instruments qui sera suivi par un autre regard vers l'avant. Ensuite répétez la même action vers la droite. Après un nouveau contrôle des instruments, répétez un nouveau scanning externe. Bien qu'un scanning pour un vol droit et horizontal est démontré, celui-ci doit être centré le long de la direction de vol intentionnée. Par exemple : au dessus de votre tête en cas de montée thermique.

Le comité de sécurité de la BULMF

Goed voor u uit kijken naar het weer en naar uw navigatiereferenties kan helpen. Om efficiënt te scannen moet u uw aandacht verdelen tussen de vele taken van een piloot. Bovendien kan uw concentratie verminderen door afleiding, vermoeidheid, verveling, ziekte, of zorgen.

g) Opeenvolgende korte oog- of hoofdbewegingen, gelijkmatig verdeeld over het gezichtsveld, bieden de efficiëntste manier van scannen. Beperk daarbij iedere beweging tot hoogstens 10° , en kijk telkens gedurende minstens 1 seconde zodat eventuele beweging kan opvallen. Inderdaad kijkt u uit naar beweging, maar vergeet bovenal niet uw grootste gevaar: een vliegtuig dat niet lijkt te bewegen maar wel steeds groter wordt.

ONMIDDELLIJK UITWIJKEN!.

Scanningscenario's

We beschrijven hieronder twee scenario's, gebaseerd op het bovenomschreven principe van het blokscannen, die veel piloten van nut zijn. Beweging kan enkel worden waargenomen als de ogen stilstaan. Daarom wordt het blikveld opgedeeld in segmenten die één voor één bekeken worden. De piloot stopt zijn oogbeweging in elk segment.

1. **Methode « buitenkant tot buitenkant »**

Begin helemaal links in uw blikveld, en doorloop het tot helemaal rechts, met een seconde pauze voor ieder blok van 10° om uw ogen te laten stabiliseren. Daarna voor u uit kijken, de instrumenten checken, en de buitenscanning kan herbeginnen.

2. **Methode « buitenkant tot recht vooruit »**

Begin in de richting van uw geplande koers. Beweeg naar links in blokken van 10° met telkens een seconde pauze. Na het laatste blok, uiterst links, even vlug de instrumenten bekijken, het luchtruim bekijken recht voor u uit, en dezelfde stapsgewijze scanning naar rechts. Opnieuw even de instrumenten checken, en de cyclus herbegint stapsgewijs naar links. Let wel: we beschreven hier de scanning in horizontale rechtlijnige vlucht; centreer echter uw scanning altijd rond de voorziene vliegrichting. Zo bv. boven uw hoofd in het geval van thermisch klimmen.

Het BULMF-veiligheidscomité.

Vertaling : Karel Adams

VOIR
Si vous avez besoin de lunettes, emportez une deuxième paire de réserve. (obligatoire)
Nettoyez le pare-brise et les vitres de côté. (Si l'un ou l'autre est griffé, placez en un nouveau)
Si vous êtes trop petit ou si l'ULM/DPM à un tableau de bord trop haut, utilisez un coussin.
Méfiez vous de taches aveuglantes. Faites un mouvement de tête ou manoeuvrez l'aéronef pour voir.
Encouragez votre passager à vous assister dans la vision externe.
Développez et utilisez un schéma de scanning efficace autour de route de vol prévue.
Ne faites pas de mouvements continuels des yeux. Arrêtez et concentrez-vous 1 ou quelques secondes dans des sections de votre champ de vue.
Le scanning externe doit prendre plus de temps que le contrôle de vos instruments. (Certainement en phase d'atterrissage.)
Passez le minimum de temps à baisser votre tête pour contrôler les graphiques de votre GPS ou changer les fréquences radio etc.….
Quand vous avez repéré un autre aéronef, ne vous fixez pas sur lui en oubliant le reste de votre environnement.
Les appareils en dessous de vous peuvent se confondre dans l'arrière plan de buildings ou autres….
Les aéronefs en mouvement lent ou relatif sont les plus difficiles à voir et les plus dangereux.
ETRE VU
Si vous en avez un, sélectionnez le 7000 sur votre transpondeur à moins qu'on vous l'ait signifié autrement.
Utilisez, autant que possible, des lumières d'atterrissage en circuit.
Des stroboscopes de haute intensité peuvent être utiles par jours ternes.

ZIEN
Bent u bildrager, zorg dan ook voor een reservebril aan boord. Dit is trouwens wettelijk verplicht.
Zorg voor propere ruiten, zowel vooraan als opzij. Gekraste ramen vervangen!
Zit op een kussen (of op meerdere) als u te klein gebouwd bent om over het instrumentenbord heen te kijken.
Vermijd tegen direct sterk licht in te kijken. Beweeg het hoofd, of keer het vliegtuig om een beter beeld te bekomen.
Vraag uw passagier om mee uit te kijken.
Ontwikkel en gebruik uw eigen scanningschema om uw geplande route visueel te scannen op andere « trafiek ».
Vermijd continue oogbewegingen. Gun uw ogen telkens een seconde rust, of meer, om zich te kunnen instellen op het nieuwe beeld.
Besteed meer tijd aan rondkijken (buiten) dan aan instrumentenkijken (binnen), vooral tijdens de landing.
Houd uw blikveld zo horizontaal mogelijk, ook tijdens het raadplegen van kaart of GPS, of het instellen van de rqdio. Houd een half oog op de horizon, zolang het enigszins kan.
Eenmaal een ander toestel gezien, moet u blijven rondkijken want er kunnen er nog meer in de buurt zijn.
Vliegtuigen lager dan uzelf zijn soms moeilijk te onderscheiden tegen de achtergrond van gebouwen of landschap.
Vliegtuigen met lage snelheid tegenover uzelf zijn het lastigste om op te merken, en het gevaarlijkst.
GEZIEN WORDEN
Als er een transponder aan boord is, zet hem dan aan, met squawk 7000 tenzij andersluidende instructie.
Tijdens circuitvliegen: landingslicht(en) aansteken.
Stroboscooplichten hebben hun nut op grijze dagen.

ULTRALIGHT CONCEPT

s.p.r.l

Votre premier magasin spécialisé de la construction amateur en Belgique
(spécialisé biplan Kiebitz)

Vente de :

- Tubes aluminium (2007 et 2017A)
- Tubes acier DIN2391 (tubes de précision étirés sans soudure)
- Tôles aluminium (2017A)
- Contreplaqué aviation de 0,4 à 6,0 mm
- Balsa
- Airex, Divinycell
- Rivets INOX
- Visserie
- Câble acier galvanisé ISO 2020, Cosses-cœur, Nicopress
- Entoilage Ceconite + accessoires
- Colle et dope IRSA
- Câblage électrique
- Instruments de vol Winter (dealer Winter) + Silva
- Instruments moteur TREM
- radios « Funkwerk » (ex Filser)

ULTRALIGHT CONCEPT sprl
www.ultralight-concept.be
Aux Chênes 20
4721 La Calamine
Tél/Fax : +32-(0)87/630560
GSM : +32-(0)485/766090
raoul@ultralight-concept.be

-50%
pour les 50 premiers membres de la BULMF inscrits

Prix : 70€
-50%
1 jour : 20€

SAFETY WEEK-END
KOKSIJDE – COXYDE 2010

!!!Inscrijving op / Inscription sur: www.fed-ulm.be **!!!**

-50%
voor de 50 eerste ingeschreven BULMF leden.

Prijs : 70€
-50%
1 dag : 20€

Programma - Programme

Vendredi / Vrijdag 18/06/2010

Arrivée des permières machines – aankomst van de eerste toestellen

Samedi / Zaterdag 19/06/2010

Timing	Sujet	Onderwerp
0900 - 1000	Rassemblement des ULM/DPM à Coxyde	Samenkomst van de ULM/DPM te Koksijde
1030 – 1215	Pesée facultative des machines (pour votre info)	Facultatieve afwegen van de toestellen (Ter uwe info)
1215 - 1315	Repas	Middagmaal
1325 - 1340	Transfert vers le village de vacances 't Liefoord	Verplaatsing naar de vacantiedorp 't Liefoord
1400 - 1430	Demo seaking au 't Liefoord	Demo Seaking aan 't Liefoord
1500 - 1700	Exposés : Les missions de sauvetage Comment aborder certaines zones à restrictions – Mémo de sécurité – Pratique premiers soins….	Presentaties: De reddingsmissies de benadering van sommige zones met beperkingen – Veiligheidsmemo – Eerste zorg praktijk....
1700 - 1715	Transfert vers 't Liefoord (facultatif)	Verplaatsing naar 't Liefoord (Facultatief)
1730 - 1845	Navigation touristique de précision libre	Vrije touristische precisienavigatie
1915 -	Piscine suivie du Souper	Zwembad vervolgt door het avondmaal.
2100 -	Remise prix concours BULMF + Explications des résultats.	Prijsuitrekking BULMF wedstrijd + uitleg over de resultaten.
2200 -	DODO	Slapen

Dimanche / Zondag 20/06/2010

0800 -	Verplaatsing naar Koksijde	Transfert vers Coxyde
0815 - 0900	Ontbijt	Petit déjeuner
0915 - 0930	Briefing	Briefing
0945 - 1045	Precisielandingen op de landingsbaan **Facultatief** (Prijsuitrekking)	Atterrissage de précision avec « porte avion » **Facultatif** (Prix à la clé)
1100 – 1500 1230	Oefeningen motorpech simulaties Repas	entraînement à la panne moteur. Middagmaal
1515 - 1545	Debriefing	Debriefing
1600 - 1630	Vertrek van de ULM's	Vertrek van de ULM's

Fuel possible à proximité du W.A.C. de Coxyde – Fuel mogelijk dicht bij de W.A.C. te Koksijde. Logement sous tente ou dans des hôtels proches possibles par vos soins - Overnachting in tent of in de naburige hotels mogelijk door eigen zorg.

La participation à un des deux jours est possible sur demande. Veuillez contacter Jean-Luc Van Campenhout. De deelname op één van de 2 dagen is mogelijk. Gelieve Jean-Luc Van Campenhout te contacteren.

Jean-Luc Van Campenhout: jean.luc.van.campenhout@fed-ulm.be

VLIEGVELD/AEROPORT MOORSELE (EBMO)

OPENDEUR/ ULTRALIGHT FLY-IN

PORTES OUVERTES / FLY-IN ULTRA LEGERS MOTORISES

ZONDAG 27 JUNI VANAF 10U-18U

DIMANCHE 27 JUIN DE 10H-18H

OPENDEUR

- Kennismaking met activiteiten van de clubs op EBMO : Ulm Vliegclub Moorsele , paraclub Flanders en modelvliegclub Vlaamse aeroclub
- TE WINNEN : initiatievluchten ulm , duosprongen en initiaties radiobestuurd modelvliegen
- Vliegen op Cessna flightsimulator met videoscherm van de Belgian Flight simulator club
- Demovlucht met de Seaking helicopter van de SAR Koksijde

FLY-IN VOOR ULTRALIGHTS

- 1e samenkomst voor ultralights, iedereen welkom
- PPR voor alle deelnemers aan de Fly-in (info zie link)
- Verkoopstands met avionics en van Ulm-dealers
- Mogelijkheid tot testvluchten
- Toffe sfeer onder de ultralightpiloten

PORTES-OUVERTES

- Faire connaissance avec les activités des clubs à EBMO : Aéroclub ULM Moorsele, club de parachutisme Flanders et Club de modèles réduits.
- A GAGNER : vols d'initiation en ULM, sauts en tandem, vols d'initiation modèles réduits radio télécommandés
- Vols en simulateur, du Club de Simulation Belge, équipé d'un tableau de bord Cessna avec écran vidéo
- Vol de démonstration de l'hélicoptère Seaking du SAR de Coxyde

FLY-IN POUR MICRO-LEGERES

- Premier rassemblement d'ultra légers, tout le monde sera le bienvenu
- S'annoncer par téléphone PPR (voir info lien)
- Stands de vente d'instruments et de distributeurs ULM
- possibilités de vols d'essais
- une ambiance agréable entre les pilotes ULM/DPM

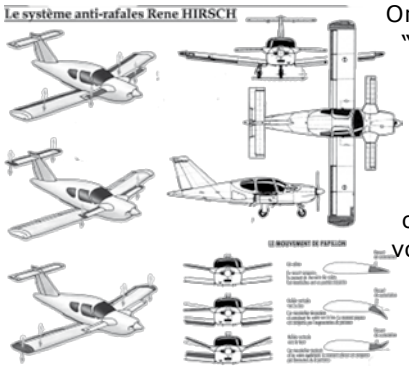
INFO : WWW.VLIEGCLUBMOORSELE.BE/OPENDEUR.HTM (NL-FR)

Quelle est la résistance de votre ULM ?

Celui qui étudie les rapports d'accidents aériens remarquera que, certains d'entre eux, résultent d'une vitesse excessive et/ou d'une surcharge de l'aéronef. Les ULM's, également, n'y échappent pas. Pour cette raison, vous trouverez ci-dessous quelques rappels reçus lors de vos cours théoriques.

Un aéronef est développé de manière à savoir subir une certaine charge qui (jusqu'à un certain niveau) est absorbée par l'élasticité de la construction. Les ailes, les sections de la queue et les surfaces de contrôles subissent des déformations qui doivent revenir à leur forme initiale après la disparition de cette charge.

On saisit le concept des facteurs de charge comme étant la "masse de l'aéronef" divisé par le « poids de celui-ci », ou L/W. Ceci peut être exprimé en "g" (+1"g" concorde avec votre poids normal par un vol rectiligne uniforme.). La charge sur la cellule augmente par l'utilisation des commandes (virages, montées, descentes), avec la vitesse à la suite de turbulences.



Une différence est faite entre la « charge limite » et la charge ultime. Nous regardons cela plus en détail :

La "charge limite" est la charge la plus haute à laquelle un aéronef doit pouvoir résister sans déformation permanente. Quand cette charge cesse, la cellule reprend sa forme d'origine. Cela ne doit, néanmoins, pas durer trop longtemps. Cette charge limite est importante pour trois raisons :

- La structure de l'appareil est, en cas de dépassement, exposée à de dangereuses surcharges avec de possible dommages structurels qui en découlent.
- La vitesse de couverture augmente avec la charge croissante.
- Les "g" élevés peuvent entraîner, pour le pilote, des effets secondaires physiologiques désagréables. (Visions de tunnel, gris devant les yeux, …..)

Par "facteur charge ultime", il existe une chance de subir une déformation permanente et des risques de rupture. Ce facteur de charge ultime = 1,5 x le facteur de charge limite.

En nous référant à notre règlement, nous savons qu'un ULM doit pouvoir assurer une résistance structurelle qui correspond avec un facteur de charge ultime de +6 "g". Cela signifie que le facteur de charge limite = 6/1,5 = 4 "g". Cela correspond à ce que l'on appelle « normal category ». De là découle le fait que vous ne pouvez pas exercer d'acrobaties aériennes.

En tant que pilote, vous savez, qu'à grande vitesse, le pilotage est très opérant. Soyez donc responsable en évitant des réactions excessives car, celles-ci occasionnent des charges extrêmes à la structure, lesquelles peuvent entraîner des déformations et, à l'extrême, la rupture des ailes, la section de la queue ,….

Les turbulences et les coups de vent peuvent aussi être dangereux.

Hoe sterk is uw ULM ?

Wie er de verslagen over luchtvaartongevallen op natrekt zal merken dat sommigen daarvan veroorzaakt worden door overmatige snelheid en/of overbelasting van het vliegtuig. Ook ULM's ontsnappen daar niet aan. Daarom hier enkele reminders die u vast in uw theorielessen hebt gekregen.

Een vliegtuig is ontworpen om een zekere hoeveelheid belasting te kunnen ondergaan, dat (tot een zeker niveau) opgevangen wordt door de elasticiteit van de constructie. Vleugels, staartsectie en stuurvlakken ondergaan vervormingen die moeten terugkeren na het wegvallen van die belasting.

Men hanteert het begrip belastingsfactor als zijnde de "draagkracht van het vliegtuig" gedeeld door het "vliegtuiggewicht", of L / W. Dit kan uitgedrukt worden in het aantal g's (+1g stemt overeen met uw normaal gewicht bij een eenparige rechtlijnige vlucht). De belasing op de cel neemt toe bij gebruik van de sturen (bochten, klimmen, duiken), met de snelheid en als gevolg van turbulentie.

Onderscheid wordt gemaakt tussen de "limietbelasting" en de "ultieme belasting". We bekijken dit even in detail.

De "limietbelasting" is de hoogste belasting waaraan een vliegtuig moet kunnen weerstaan zonder blijvende vervorming. Als deze belasting ophoudt neemt de cel terug zijn oorpronkelijke vorm aan. Dit mag evenwel niet te lang duren. Deze limietbelasting is belangrijk om 3 redenen :

- de structuur van het toestel wordt, bij overschrijding, blootgesteld aan een gevaarlijke overbelasting met mogelijk structurele schade tot gevolg
- de overtreksnelheid verhoogt met toenemende belasting
- hoge g's kunnen voor de piloot tot onaangename fysiologische nevenverschijnselen leiden (tunnelzicht, grijs voor de ogen, …)

Bij de "ultieme belastingsfactor" is er kans op blijvende vervorming en risico op breukschade. Deze ultieme belastingsfactor = 1,5 x de limiet belastingsfactor.

Uit onze reglementering weten we dat een ULM een structurele weerstand moet kunnen verdragen overeenstemmend met een ultieme belastingsfactor van + 6 g. Dit betekent dat de limietbelastingsfactor = 6/1,5 = + 4 g). Dit stemt overeen met wat men de "normal category" noemt. Vandaar dat u met een ULM geen kunstvluchten mag uitvoeren.

Als piloot weet u dat bij hoge snelheden de sturen zeer effectief zijn. Wees dan op uw hoede voor overmatige reacties omdat dit een extreme belasting op de structuur veroorzaakt, wat kan leiden tot vervormen en in extremis afbreken van de vleugels of staartsectie, flutter, ...

Ook turbulentie en windstoten kunnen gevaarlijk zijn. Zij veranderen de invalshoek, wat grote veranderingen in de

BRUSSELS KART

Your Event & Meeting Center

Nos points forts :

- Centre Business
- Event & Meeting Center
  - 5 Meeting rooms from 12m² up to 300m²
- Event & Expo Center
  - 3 Halls from 3000m² up to 8600m²
- Restaurant
- Belle terrasse
- Grand parking
- Karting***
- Ring Sortie Bruxelles-Koekelberg

Situé à l'ouest de Bruxelles, notre Event & Meeting Center vous offre un complexe de 8 splendides salles de meeting. Vous pouvez y organiser vos prochains événements, meetings, banquets, fêtes de famille... Le karting est sensationnel et fun pour tout le monde et également le parfait teambuilder!

BRUSSELS KART
www.brusselskart.be
mail@brusselskart.be

A. Gossetlaan, 11 - 1702 Groot-Bijgaarden - tel: + 32 2 467 28 00 - fax: + 32 2 467 28 08

YOUR EVENT & MEETING CENTER

BRUSSELS KART
www.brusselskart.be

Leren-Vliegen

Basis- en gevorderde opleiding

Praktijk- en theorieopleiding: maatwerk en individuele begeleiding
Vliegmogelijkheden: 7 dagen op 7 van de week
ULM park: gevarieerd aanbod (hoog- en laagdekkers)

Thuisbasis: vliegveld Wevelgem (EBKT)

Contact: 0475/46 18 76 - 0475/71 60 18 - 0475/73 10 22

www.leren-vliegen.be

Ils changent l'approche qui provoque de grands changements dans les ressources (et donc les charges). Si la turbulence devient trop violente, vous modifiez la vitesse de vol en $\mathbf{V_A}$ (Vitesse de manœuvre)

Rendez-vous compte, enfin, que les limites de vitesse reprises dans le manuel de votre ULM changent avec la hauteur (Entre autre la $\mathbf{V_{NE}}$). Le compteur de vitesse indique l'IAS mais, ceci n'est pas la vitesse de l'appareil. Pour cela, à haute altitude et pour des raisons de sécurité, la vitesse s'exprime en TAS.

Johan Janda
Traduction : Pierre van Aerssen

draagkracht (en dus de belasting) veroorzaken. Als de turbulentie te hevig wordt vermindert u de vliegsnelheid naar $\mathbf{V_A}$ (manoeuvreersnelheid).

Besef tot slot ook dat de in uw vliegtuighandboek opgegeven limietsnelheden (onder andere de $\mathbf{V_{NE}}$) verandert met de hoogte. De snelheidsmeter duidt de IAS aan, maar dit is niet de snelheid die het toestel ervaart. Daarom moet op grotere hoogte om veiligheidsreden, de snelheid uitgedrukt worden in TAS.

Johan Janda

Vols vers l'Angleterre

La traversée du Channel a toujours attiré les pilotes : la montée d'adrénaline causée par le survol de cette mer du Nord peu hospitalière sans doute, mais aussi les paysages typiquement british.
Mais que cela ne nous fasse pas oublier certaines formalités, *à commencer par les contrôles de police dont nous vous avons parlé il y a deux ans* – ***courrier ci après.***- et qui , pour faire simple, nous obligent un poser à Calais.
Des contrôles sont actuellement en cours au vu des registres de vol. Il me semblait bien qu'on leur trouverait une utilité à ces fameux registres, soit disant là pour notre sécurité.
L'autorisation de survol du Royaume Uni et les taxes qui l'accompagnent : 61 £ et une série de documents à envoyer à aanda@caa.co.uk voir le website de l'aéronautique anglaise : http://www.caa.co.uk (Foreign Aircraft Exemptions and Go).
Et puis n'oubliez pas votre jolie bouée « canard » pour faire la manche, cela vous rend tellement plus seyant.

Le président

Vliegen naar Engeland

De oversteek van het Kanaal heeft immer veel piloten bekoord : de adrenaline-opstoot bij het overvliegen van de gure Noordzee maar ook de typisch Britse landschappen zijn hier de aantrekkingspolen.
Moge deze ons niet de nodige formaliteiten doen vergeten, *te beginnen met de politiekontroles waarvan we 2 jaar geleden melding hebben gebracht* – ***zie volgend bericht*** – en die, om het ons gemakkelijk te maken, verplichten te landen in Calais. Momenteel worden er kontroles op de vluchtregisters uitgevoerd. Het lijkt me dat deze registers, die er zogezegd voor onze veiligheid zijn, dan toch enig nut hebben.
Toelating tot het overvliegen van de UK en bijhorende taksen: 61£ plus een serie dokumenten op te sturen naar aanda@caa.co.uk Zie de website van de Engelse luchtvaart : http://www.caa.co.uk (Foreign Aircraft Exemptions and Go).
En vergeet vooral niet je kanarie gele zwemvest die je toch zo goed staat.

De voorzitter

Vertaling : Gunther Seghers

AIC 12 FEB 2009
Nr. 01 / 2009

1. INTRODUCTION

Title II, Chapter I, Article 4 of Regulation 562/2006 of the European Parliament and of the European Council imposes restrictions on the crossing of the external borders of the Schengen Area. They may be crossed only at the official border crossing points notified by the EU Member States to the European Commission.

Pilots should be aware that this regulation is also applicable to air transport and that restrictions may apply to flights from Belgium to foreign destinations and vice versa.

2. APPLICABLE RESTRICTIONS

The Schengen Area, within which no restrictions to air travel apply, currently consists of 25 countries:

Austria Hungary Poland

Belgium Iceland Portugal

Czech Republic Italy Slovakia

Denmark Latvia Slovenia

Estonia Lithuania Spain

Finland G.D. of Luxembourg Sweden

France Malta Switzerland

Germany the Netherlands

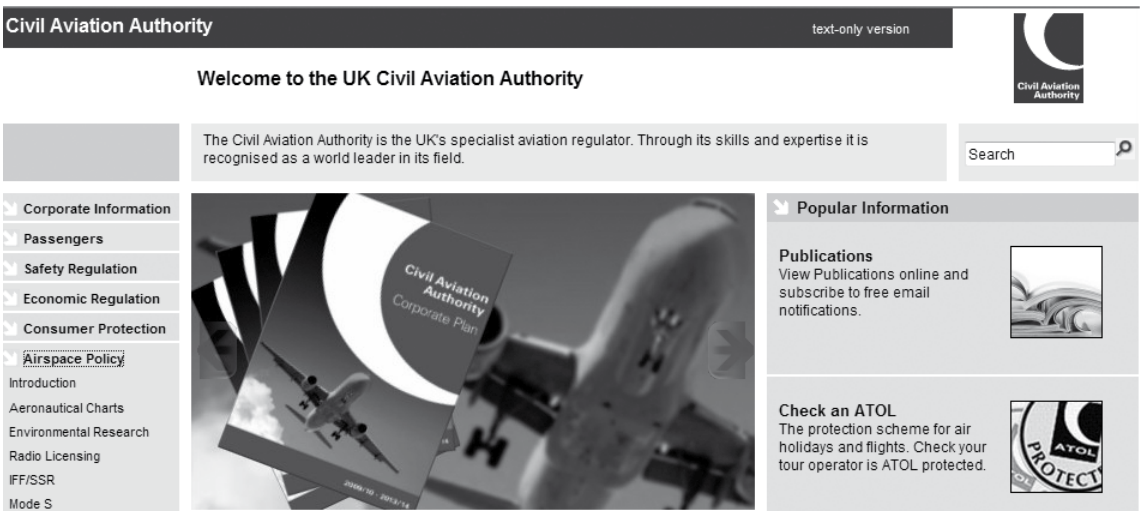
Greece Norway

Flights arriving from any other country shall only use the official border crossing points when landing in Belgium. Likewise, flights departing to any country outside the Schengen Area shall take off only from the official border crossing points.

The official border crossing points are EBAW, EBBR, EBCI, EBKT, EBLG and EBOS. Incoming persons may travel freely in the Schengen Area after the border check at the official border crossing point.

3. ENFORCEMENT

When traveling by air in Belgium, entering or leaving the Schengen Area from any other aerodrome than the official border crossing points mentioned above, is illegal. **Active surveillance will be carried out by the Belgian Federal Police and violations will be subject to law enforcement measures.**



Politie

FEDERALE POLITIE
Luchtvaartpolitie Oostende
Nieuwpoortsesteenweg 885/5
8400 Oostende
Tel: 059/34.22.30
Fax: 059/34.22.36

avia Luchtvaartpolitie Oostende

A l'attention de:

Concerne: L'entrée et la sortie du Royaume doivent avoir lieu par un point de passage autorisé.

Madame, Monsieur,

En collaboration avec le Ministère de l'Intérieur - Service Inspection Frontiéres,
la Police Fédérale – Police Aéronautique veille correctement à l'entrée et à la sortie de l'espace Schengen.

L'arreté N° 562/2006 du Conseil Européen (Titre II Frontières Extérieures, Chapitre 1 Franchissement des frontières extérieures et conditions d'entrée), précise clairement en son article 4 que les frontiéres extérieures de notre pays ne peuvent etre franchies qu'aux points de passage frontaliers et durant les heures d'ouverture fixées.

Concernant le trafic aérien belge, ceci signifie concrètement que les vols directs de et vers – par exemple le Royaume Uni, l'Irlande, la Suisse etc…(pays non-Schengen)-, doivent se faire obligatoirement via un des 6 postes de contrôle reconnus Schengen.
Les six points de passage fontaliers sont: EBBR, EBCI, EBLG, EBAW, EBOS et EBKT.
Il n'y a aucune exception à cette règle.
Ces controles frontières sont libres d'éventuelles formalités douanières.

Avec l' expérience, nous avons constaté que cette réglementation n'est pas strictement respectée.

Dans un avenir proche vous pouvez attendre à ce que les registres de vols et/ou les journeaux de voyages, le registre de vols personnels seront controlés par la police aéronautique.

Celui qui se substitue à cette règle, risque de part l'article 4 bis de la loi 15/12/1980 une amende pécuniaire administrative.

En annexe, veuillez trouver un aperçu des pays participants aux accords Schengen d'application au 30.03.2008.

Salutations,

Pierre Verschaeve	Eddy Schallier	Ivan Vanparys
Commissaire	Inspecteur Principal	Inspecteur Principal

Politie

FEDERALE POLITIE
Luchtvaartpolitie Oostende
Nieuwpoortsesteenweg 885/5
8400 Oostende
Tel: 059/34.22.30
Fax: 059/34.22.36

avia Luchtvaartpolitie Oostende

Aan:

Betreft : Het verlaten en betreden van het Schengen grondgebied via de erkende doorlaatposten.

Geachte Mevrouw, Mijnheer,

In samenwerking met het Ministerie van Binnenlandse Zaken – Dienst Grensinspectie, ziet de Federale Luchtvaartpolitie toe op de correcte naleving van het betreden of verlaten van het Schengen grondgebied.

EG Verordening Nr 562/2006 van het Europees Parlement en de Raad, Titel II Buitengrenzen, Hoofdstuk1 'Overschrijden van de buitengrenzen en toegangsvoorwaarden' stelt duidelijk in art 4 dat de Schengen buitengrenzen van ons land slechts mogen overschreden worden via de officiële grensdoorlaatposten en dit gedurende de vastgestelde openingstijden !

Voor de luchtvaart in België betekent dit concreet dat rechtstreekse vluchten naar of van bijvb het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Zwitserland, enz…slechts via één van de zes erkende lucht-Schengen-grensdoorlaatposten kunnen gebeuren. Deze zes luchthavens zijn EBBR, EBCI, EBLG, EBAW, EBOS en EBKT. Er bestaan géén uitzonderingen op deze regel! Deze grenscontrole staat los van eventuele douaneformaliteiten.

De ervaring leert evenwel dat deze regelgeving niet steeds even strikt wordt nageleefd. Met dit schrijven willen wij uw aandacht vestigen op een correcte uitvoering van de bovenstaande regelgeving.

In de nabije toekomst mag u verwachten dat de vluchtenregisters en/of de reisdagboeken en/of het persoonlijke vliegboek hierop door de Luchtvaartpolitie zullen worden gecontroleerd.

Wie zich aan deze regels zondigt, riskeert ingevolge het art 4bis van de wet 15/12/1980 aan een administratieve geldboete.

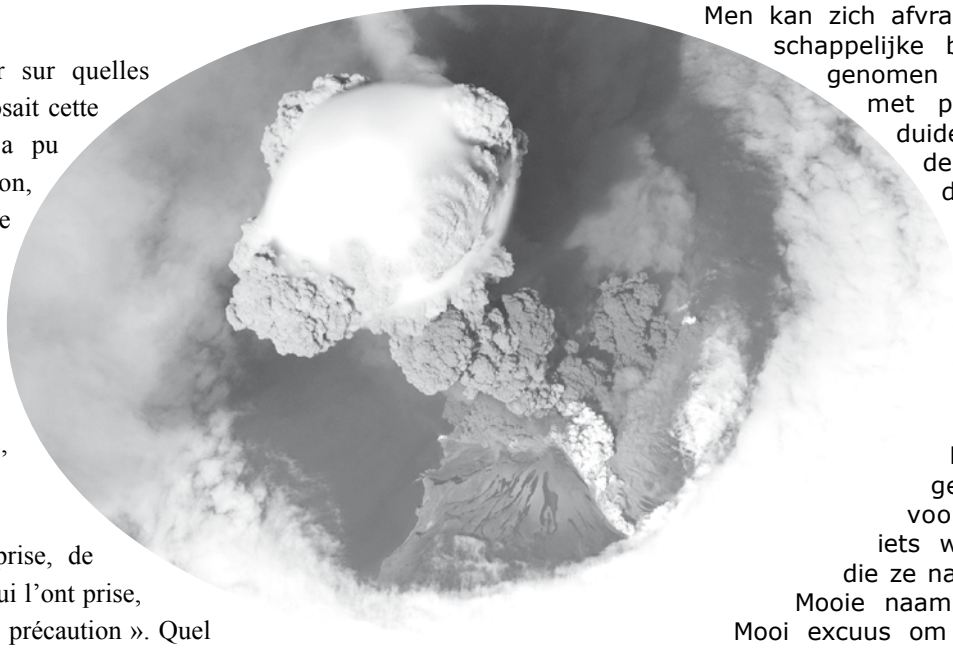
In bijlage vindt u een overzicht van de deelnemende landen aan de Schengen akkoorden zoals op 01 april 2008 van toepassing is.

Hoogachtend,

Pierre Verschaeve	Eddy Schallier	Ivan Vanparys
Commissaris	Hoofdinspecteur	Hoofdinspecteur

COUP DE GUEULE…

La plupart d'entre nous se souviendront longtemps de ce jeudi 15 avril où nous avons appris l'éruption de ce volcan islandais au nom imprononçable et le nuage de cendres qui en était résulté.
La fermeture de l'espace aérien de quasi toute l'Europe occidentale devait provoquer un désordre indescriptible dans le monde entier, bloquant, parfois dans des conditions inadmissibles, des milliers de voyageurs impuissants devant une situation aussi absurde.



On peut se demander sur quelles bases scientifiques reposait cette décision. Personne n'a pu indiquer avec précision, l'altitude de la base de ce nuage, par ailleurs invisible depuis le sol (quel beau soleil nous avions durant ces journées !), ni sa densité en particules dangereuses, ni la taille de celles-ci.

Cette décision a été prise, de l'aveu même de ceux qui l'ont prise, suivant le « principe de précaution ». Quel beau nom pour un parapluie ! Quelle belle excuse pour ne prendre aucune responsabilité !
Une fois de plus, nos dirigeants ont frileusement préféré interdire tout vol plutôt que de prendre le problème à bras le corps et faire évaluer sur le terrain (donc en l'air dans notre cas) la situation par des gens compétents.

Nous pouvions, nous les petits ULM, nous croire à l'abri de cette soi-disant pollution et donc continuer à voler grâce à une météo exceptionnelle. Mais que nenni, c'était sans compter sur le manque de discernement de nos « autorités ». Tout engin volant était cloué au sol.

Et puis, oh miracle, le samedi une notam autorisait le vol VFR jusque 4500'. Logique me direz-vous. Nous applaudissions cette « courageuse » décision. Mais patatra, le dimanche une autre notam annulait celle du samedi et nous voilà de nouveau au sol. Question à 50 cents : la situation s'était-elle dégradée entre le samedi et le dimanche ? Manifestement pas, d'autant que nous apprenions que certaines compagnies avaient fait décoller un avion vide pour évaluer les risques en altitude. Décision intelligente et courageuse s'il en est et qui s'est révélée positive, aucun appareil n'ayant souffert de quoi que ce soit.

Luid geschreeuw…

De meeste onder ons zullen zich nog lang afgelopen donderdag 15 april herinneren als de dag waarop we vernamen dat er een Ijslandse vulkaan met een onuitspreekbare naam tot uitbarsting kwam met de bijhorende aswolk.
De sluiting van nagenoeg het hele West-Europese luchtruim zorgde voor een onbeschrijfelijke chaos over gans de wereld. Door deze absurde situatie zaten duizenden zwakke reizigers soms in onaanvaardbare omstandigheden vast.

Men kan zich afvragen op welke wetenschappelijke basis deze beslissing genomen werd. Niemand heeft met precisie kunnen aanduiden, op welke hoogte de basis van de van op de grond onzichtbare wolk lag (mooie zon hadden wij tijdens die dagen!), noch de densiteit van de gevaarlijke stofdeeltjes, noch hun formaat.

Deze beslissing is genomen vanuit het voorzichtigheidsprincipe, iets wat ook door degene die ze namen wordt bevestigd. Mooie naam voor een paraplu ! Mooi excuus om geen enkele verantwoordelijkheid te nemen!….
Onze leiders hebben er nogmaals voor gekozen om elke vlucht te verbieden eerder dan het probleem bij de arm te nemen en het op het terrein te laten evalueren (in de lucht in ons geval) door ervaren mensen.

Wij konden dan wel denken dat we met onze kleine ULM's geen last zouden hebben van deze zogezegde vervuiling en dus blijven vliegen bij dit uitzonderlijk mooi weer. Maar ja, dat was buiten het gebrek aan gezond verstand van onze « autoriteiten « gerekend. Elk vliegend tuig bleef aan de grond.
En dan zaterdag, als bij wonder, liet een Notam VFR vliegen toe tot 4500'.
Logisch zul je me zeggen. Applaus voor deze « moedige » beslissing!

Maar…, zondag annuleerde een andere Notam die van zaterdag en we stonden weer aan de grond.
Vraag voor 50 cent : was de situatie verslechterd van zaterdag op zondag?
Duidelijk niet, bovendien vernamen we dat bepaalde maatschappijen een leeg toestel lieten opstijgen om de risico's in de lucht te evalueren.
Een slimme en moedige beslissing die positief uitviel, geen enkel toestel had ook maar de minste schade opgelopen.

We kunnen ons in dat geval vragen stellen bij de ernst waarmee dag na dag de situatie geëvalueerd is en over

On peut dans ce cas s'interroger sur le sérieux avec lequel on a évalué la situation au jour le jour et sur la compétence des « décideurs ». De deux choses l'une : ou bien, la pollution était réelle et les risques étaient grands jusqu'au sol et dans ce cas il fallait en avertir la population et interdire toute sortie, à pied, à cheval et en voiture, ou bien ce n'était pas le cas et il fallait lever cette interdiction.

A noter que, suivant certaines sources, les VFR étaient autorisés ce dimanche en Angleterre, en Allemagne et en France, l'interdiction ayant été rapidement levée suite aux protestations des pilotes. Un dirigeant de l'un de nos clubs a pris la peine de téléphoner à la DGTA pour connaître les raisons de cette discordance et la pertinence de ce revirement. On lui a parlé de période de crise, de fatigue (beaucoup de réunions !), voire même d'affolement. Mais on lui a quand même avoué que ce n'était pas justifié.

Au moment où j'écris ces lignes, j'apprends que le volcan a recommencé à cracher des cendres. Allons-nous voir se reproduire la même comédie, ou bien nos dirigeants vont-ils, enfin, s'informer correctement et prendre les bonnes décisions ?
Allez, ne perdez pas courage et, si vous volez ce printemps, faites-le prudemment.

JCF

het competentieniveau van de « beslissers ». Van twee dingen één : ofwel was de vervuiling reëel en waren er grote risico's tot op de grond en in dat geval moest men iedereen verbieden om te voet, te paard of met de wagen buiten te komen,. Ofwel was er niets en moest het verbod geheven worden.

Merk op dat volgens sommige bronnen VFR 's zondags was toegestaan in Engeland, Duitsland en Frankrijk. Het verbod werd er snel opgeheven na protest van de piloten. Een bestuurslid één van onze clubs heeft zich de moeite getroost om naar de DGLV te bellen om de reden te kennen waarom wij, in tegenstelling tot de buurlanden, aan de grond stonden. en waar het verschil ligt in de situatie tussen zaterdag en zondag. Men sprak van crisis, vermoeidheid (veel vergaderingen!), zelfs paniek. Maar men heeft uiteindelijk toegegeven dat het verbod niet gerechtvaardigd was

Op het ogenblik dat ik deze regels schrijf, verneem ik dat de vulkaan opnieuw asse spuwt. Gaan we een herhaling zien van deze komedie? Of gaan onze leiders zich eindelijk correct informeren en de juiste beslissingen nemen?
Allé, verlies de moed niet en, als je deze lente vliegt, wees voorzichtig.

JC Fonteyne

Vertaling : Marc Fivez

DERNIERE MINUTE : ATTENTION ESSENCE

Selon certaines informations non contrôlées, la présence d'éthanol dans la « 95 » poserait des problèmes à deux niveaux :

1. Les tuyauteries en caoutchouc seraient particulièrement sensibles à ce combustible qui peut contenir un pourcentage variable d'éthanol. Il semble par contre que les tuyauteries en plastic ne subissent pas les mêmes attaques.
2. Un phénomène de « cliquetis » a été constaté, notamment par notre spécialiste Rotax B.Gosselet, sur des moteurs utilisant cette essence. Il a dû réparer 3 moteurs 2T dont les pistons étaient érodés, ce qui avait conduit à un serrage.

Les pétroliers sont assez évasifs concernant la quantité d'éthanol contenu dans la « 95 », le pourcentage pouvant aller de 0 à 10%, cette dernière valeur étant manifestement dangereuse pour nos moteurs, l'indice d'octane n'étant plus constant.
Par contre, il semble que la «98 » ne présente pas les mêmes inconvénients, peut-être parce que l'indice d'octane reste de toute manière suffisant.
Nous poursuivons naturellement notre enquête mais, comme il vaut mieux prévenir que guérir, soyez attentifs au problème.

JCF

OP DE VALREEP: AANDACHT BENZINE

Volgens bepaalde niet gecontroleerde informatie zou de aanwezigheid van ethanol in de „95" problemen geven op twee niveau's:

1. De rubberen leidingen zouden bijzonder gevoelig zijn voor deze brandstof die een veranderlijk percentage ethanol kan bevatten. Het lijkt er daarentegen op dat de leidingen in plastiek niet dezelfde aanvallen ondergaan.
2. Door onze Rotax specialist B. Gosselet werd een verschijnsel van „gerinkel" vastgesteld op motoren die deze benzine gebruiken. Hij heeft 3 motoren 2T moeten herstellen waarvan de zuigers werden aangetast, hetgeen had geleid tot het klemmen ervan.

De olieleveranciers zijn vrij vaag betreffende de hoeveelheid ethanol in de „95" (een percentage dat van 0 tot 10% kan gaan) aangezien deze laatste waarde klaarblijkelijk gevaarlijk is voor onze motoren omdat dan de octaanwaarde niet meer constant is.
Daarentegen ziet het ernaar uit dat de „98" niet dezelfde nadelen heeft, waarschijnlijk omdat daarbij de octaanwaarde in ieder geval voldoende blijft.
Wij zetten natuurlijk ons onderzoek voort. Wees in alle geval alert voor dit probleem. Het is immers beter voorkomen dan te genezen.

JCF

Vertaling : J. Janda

Promenade en Normandie

Cette année encore, José nous avait concocté pour le week-end d'Ascension une belle ballade baptisée « tour de Belgique » mais qui était surtout une promenade en France et en Flandre. Hélas sur les 40 machines attendues, seules 19 avaient répondu présent et le manque d'effectifs l'a contraint à

annuler. J'ai immédiatement informé mon partenaire de vol, Thierry Colin, en termes vigoureux. Trois minutes après la réponse tombait : Je qualifierais de (censuré) la bande de petzouilles qui (censuré) et je te ponds un projet pour Grands Migrateurs! Il a tenu parole. Avec son complice Eddy, pilote de pendulaire, ils ont organisé une magnifique ballade de 3 jours en Normandie à 2 machines. Je vous invite à nous suivre.

D'abord les équipages : un pendulaire piloté par Eddy avec sa passagère habituelle, collègue et boute-en-train, Nadia et mon weedhopper (3 axes) piloté alternativement par Thierry et par moi. Il n'y a pas d'assistance au sol et les deux machines ayant chacune 2 personnes à bord, pas question de camper ; les bagages doivent être réduits au plus strict minimum ! Même chose pour l'essence, il faut être sûr d'en trouver là où on se pose. Eddy, qui a déjà participés à de nombreux « tours » variés en France, s'est souvenu qu'à Abbeville (dans le fond de la baie de Somme) il y avait un petit aérodrome pour avions et ULM avec un motel - restaurant en bord de piste, une pompe d'Avgas (en cas d'urgence) et des gens très accueillants : camp de base idéal pour rayonner. Quelques coups de fil plus tard le programme était organisé et motel réservé.

Le programme : Mercredi soir je devais amener mon weedhopper de Matagne à Orchimont (le pigeonnier de Thierry) et passer la nuit chez lui pour démarrer notre tour le lendemain matin, jour de l'Ascension. La météo nationale prévoyait « un beau week-end » mais apparemment, en dépit de mes attentes, mercredi et jeudi ne sont pas considérés comme faisant partie du week-end et c'est dans des conditions de visibilité politiquement totalement incorrectes que j'ai atterri à Orchimont. Au moins, le point de départ était rallié. Jeudi le décollage était prévu fin de matinée vers Amougies où nous devions retrouver l'autre équipage, puis aller à St Omer et ensuite à Abbeville. Logement sur la piste et le lendemain, promenade le long de la côte jusqu'à Etretat et retour par l'intérieur à la recherche de jolis châteaux. Retour le troisième jour via St Quentin pour le weedhopper et via Vitry en Artois pour le pendulaire qui est basé à Liernu. Ça c'était sans tenir compte de l'enquiquineuse professionnelle et acharnée nommée MÉTÉO !

En fait le jour de l'Ascension portait bien mal son nom car le ciel était confortablement assis sur les collines autour d'Orchimont et ce n'est que vers 15 heures qu'il a daigné se soulever un tout petit peu côté France. Qu'à cela ne tienne, on se contacte et on se réorganise. Chacun partira de son côté : Eddy via Vitry en Artois nous via St Quentin et rendez-vous le soir à Abbeville. La météo ne nous réservait d'ailleurs pas que des nuages bas mais aussi un FROID DE CANARD ! Je n'avais pas pris ma combinaison et je m'en suis mordue les doigts tout le week-end. Thierry a pris le premier tour et sitôt passée la barrière de la forêt ardennaise, il est redescendu aussi bas que possible pour profiter d'une température un chouillat plus clémente. Grâce à cette altitude inhabituelle pour les navigations nous avons pu déguster une foule de détails pittoresques ou charmants et oublier un peu que nous grelottions. À St Quentin, l'heure avait bien tourné et pas question de faire la fine bouche pour l'essence : Avgas et prière au weedhopper de trouver ça bon. Changement de pilote et en route pour Abbeville où Eddy et Nadia nous attendaient devant un apéro. Le temps de sangler l'oiseau devant les fenêtres de nos chambres au motel et nous passions à table.

Intermède publicitaire mérité : le motel avec son restaurant s'appelle « le relai de l'Europe ». Il y a une entrée côté piste et une autre côté rue. Les chambres (à 3 lits avec salle de douche/WC) sont confortables et bien tenues, l'accueil est chaleureux et le restaurant excellent et d'un prix très raisonnable.

Le lendemain le soleil était enfin de la partie (du moins sa lumière parce que côté température, c'était du genre « peut mieux faire » !). Avant notre départ de Belgique, Eddy avait pris contact avec le président du club ULM pour annoncer notre visite et demander l'hospitalité du hangar pour son pendulaire, ce qui avait été très gentiment accordé. Nous avions donc à nouveau rendez-vous avec lui pour récupérer le papillon

d'Eddy et aller chercher de l'essence 98 octanes en ville. Assez vite d'autres pilotes sont arrivés et c'est ainsi que nous avons fait la connaissance de Sylviane « Maya » et de Maurice, tous deux pilotes de pendulaire, passionnés, intarissables et adorables. Ils nous ont proposés de revenir le soir pour nous emmener dans un restaurant en bord de mer et aussi de nous conduire à la pompe à essence autant de fois que nécessaire.

Pour commencer, Eddy avait prévu de longer la côte jusqu'à St Valéry en Caux et nous y poser pour déjeuner car le restaurant de l'aérodrome a très bonne réputation (Eddy apprécie les bonnes choses !). La mise en bouche était superbe : la mer d'un bleu turquoise digne des atolls du Pacifique, le ciel profond et lumineux, les falaises d'un blanc étincelant et coiffées de prairies vert sombre, je n'avais pas assez de mes deux yeux pour tout regarder ! À St Valéry, on nous avait prévenus que la piste en dur était hors d'usage et que le taxi s'était effondré récemment mais qu'on pouvait toujours se poser sur la piste en herbe en y faisant un back-track. À notre arrivée deux robins étaient déjà parqués et leurs pilotes, qui avaient aussi des intentions gastronomiques, faisaient longue figure car le restaurant était fermé. Pas grave pour nous car on nous avait promis monts et merveilles pour le soir. Etant donné qu'avant de savoir qu'on pourrait se poser à St Valéry, nous nous étions déjà annoncés sur le terrain privé d'Yvetot (30 km au sud de St Valéry), nous avons décidé de repartir tout de suite pour aller admirer Etretat et faire une boucle par Yvetot (carburant oblige). Il m'a semblé que pendant notre courte halte la mer en avait profité pour élargir encore plus sa palette de turquoises et de bleus. Au nord, un soupçon de brume diaphane dilue l'horizon et la mer semble remonter dans le ciel pour nous envelopper. Au sud, la craie des falaises semble de marbre sous le feu du soleil. Devant nous un petit point sur l'horizon qui captive notre regard. Lentement, avec une grâce majestueuse, il s'élargit, se scinde et prend forme. Elles sont là ! Les aiguilles et les arches d'Etretat. Superbes d'élégance et de puissance. Nous tournons autour d'elles comme des mouches autour d'un gâteau, incapables de les quitter. Il le faut bien pourtant et nous remettons le cap à l'est vers Yvetot. Petit aérodrome privé sympathique avec un club ULM. Attention, il est PPR et à peine avez-vous atterri qu'on vient vous demander – avec le sourire – si vous n'avez pas oublié de téléphoner pour vous annoncer. Il faut donc montrer patte blanche. La nôtre l'était et nous avons pu obtenir le carburant nécessaire au retour. Pour revenir J'ai proposé à Nadia d'échanger nos places car je rêvais d'un tour en pendulaire. Comme elle avait fort envie d'essayer le weedhopper, nous fûmes tout de suite d'accord surtout que Thierry était ravi de reprendre le manche.

Eddy proposait de faire une « chasse aux châteaux » à l'intérieur des terres mais la mer nous attirait comme un aimant et nous nous sommes offert la plus belle partie de « radada » de ma vie, à la lisière de l'eau, bien en dessous des falaises : le bonheur !

De retour à Abbeville, Sylviane et Maurice nous attendaient pour nous conduire au Crotoy, petit éperon balnéaire dans la baie de Somme, charmant et kitch à souhait, où nous avons dégusté avec délices un gigantesque plateau de fruits de mer.

Le lendemain samedi c'est le dernier jour de notre périple. Nous voulons voir St Omer mais nous ne voulons pas lâcher la mer : dilemme ? Non, on aura les deux ! Les équipages d'origine sont reconstitués et comme les piles du GPS du weedhopper sont plates, Eddy passe devant (il vole d'ailleurs un peu plus vite). Nous sortons de la baie de Somme par la rive droite en respectant soigneusement les altitudes et zones pour ne pas déranger la réserve ornithologique mais non sans nous remplir les yeux une dernière fois de ce paysage très particulier, puis nous longeons la côte jusque derrière Berck. Après quoi nous sommes obligés de piquer plein est pour contourner la CTR du Touquet au plus serré et … retourner à la plage peu après Hardelot pour la longer amoureusement jusqu'au cap Blanc-Nez. La lumière est toujours aussi belle mais la mer a perdu son ton turquoise et repris sa couleur habituelle d'aigue-marine changeante.

Quant aux caps gris- et blanc-nez, ils justifient pleinement leurs appellations. Cette fois il faut vraiment quitter la mer et revenir au sud-est vers St Omer. Petit aérodrome avec ULM qui nous accueille avec soleil, sourires et Avgas. Le plein fait, il est vraiment temps de se remettre en route vers Amougies. Il n'y a guère plus de 80 Km à voler mais dans un paysage sans repère ou presque. Le GPS étant à plat, Thierry pilote et je suis sur la carte. Théoriquement nous suivons Eddy (dont le GPS est branché sur la batterie de l'appareil) mais il vole un peu plus vite que nous et Thierry n'a pas l'habitude de la commande (hyper sensible) des gaz du weedhopper, il se laisse distancer et bientôt nous perdons Eddy. Pendant un certain temps, je suis bien notre progression sur la carte mais une minute de distraction et je confonds deux petites agglomérations. Bientôt une énorme zone habitée nous barre le passage. Thierry me passe les commandes et essaye de réveiller le GPS au moins pour quelques minutes pour qu'il nous situe. Et en effet, il a le temps de nous indiquer que nous sommes devant Tourcoing. OK, je nous retrouve sur la carte, Thierry reprend les commandes et comme nous arrivons à Amougies, nous

apercevons notre papillon en approche !
Nos routes se séparent ici car Eddy doit rentrer à Liernu et moi à Matagne mais il faut encore trouver de l'essence. Il y a justement une fête organisée à Amougies et de nombreux baptêmes et la réserve d'essence est maigre. Thierry prétend mordicus qu'avec 20 litres nous arriverons à Matagne. J'ai quelques doutes mais heureusement un vent de dos nous aide et c'est avec une réserve assez peu réglementaire mais néanmoins suffisante que je pose mon oiseau sur sa piste.
Encore un beau voyage qui se termine. J'en retiens la bonne humeur communicative de Nadia, le sourire de Sylviane, le merveilleux accueil à Abbeville, les paysages sublimes et le froid polaire. Bref un tout grand merci à Eddy et Thierry, grâce à eux je n'ai pas perdu au change !
Bécassine

TRIP ULM ST-FARGEAU

Chaque année, notre ami Jean-Claude Fonteyne nous organise un trip ULM dans une belle région de France. Cette année, il nous a encore gâté :

- **Le Hameau des Grilles, domaine composé de 12 chalets modernes et d'une infrastructure ULM,**
- **situé près de St-Fargeau, petit village de Bourgogne à coté du Lac du Bourdon, à 30 Km au sud d'Auxerre.**
- **développé pour les sportifs : ULM, sports nautiques (voile, kayak, aviron), sports équestres (130 chevaux), vélo, promenades**
- **et les moins sportifs : beaucoup de sites à visiter - châteaux, fermes, domaines**

Ce trip était organisé le WE de l'Ascension; 33 participants - 10 ULM de 2 clubs : Liernu et Baisy-Thy. Chacun a profité pleinement de la météo très clémente, et ceci dans une excellente ambiance de groupe.

Certains resteront une semaine, d'autres 10 jours sur place, trouvant l'endroit vraiment chouette.

Par manque de temps et de place dans ce news, je vous propose un article sur ce merveilleux voyage dans le prochain newsletter (parution 09-2010). Et pour vous mettre l'eau à la bouche, voici quelques photos de notre séjour ...

André Van Dorpe.

<u>Crédit photos :</u> Lucky Van Nerom, Jean-Claude Fonteyne, Michel Schoenars, Geneviève Fonteyne, Michel Staquet… et bien d'autres encore …

Bienvenue
Ferme Equestre
Les Grilles
LOCATIONS
Maisons Bois
toutes équipées
Chambres
Nuitée - Week end - Semaine
Tel: 03 86 74 12 11
www.lehameaudesgrilles.com

Dreux
Versailles
Saint-Maur-des-Fossés
Antony
Chartres
E50
E05
E54
E17
Bar-le-Duc
Saint-Dizier
Troyes
E511
Chaumont
E21
E15
Orléans
Vendôme
Auxerre
Gien
E60
E09
Blois
Briare
Aubigny-sur-Nère
Avallon
Clamecy
Gray
Dijon
Romorantin-Lanthenay
Amboise
E604
Cosne-Cours-sur-Loire
Vierzon
Bourges
Nevers
Imphy
Issoudun
Autun
Beaune
Auxonne
Châteauroux
Chalon-sur-Saône
Saint-Amand-Montrond
Moulins
Montceau-les-Mines
E11
E62
Montluçon
Belgium
Paris
Reims
France

POLARIS

Radaelli

Procès-verbal de la réunion du conseil d'administration du 04/01/10

Présents : L.Berger, Ch. De Vries, A. Devuyst, J.C.Fonteyne, J.Martins, , F.Wollseifen, P.Windey.
Excusés : J.Janda, N.Peeters.
Invité : P. Van Aerssen

La séance est ouverte à 19.30 h.

1. Le pv de la réunion du 26/11/09 est accepté.
2. Problématique Liernu : L'exploitant de ce terrain a demandé l'intervention de la fédé auprès du ministre compétent. Le Ca ne souhaite pas interférer dans les négociations en cours mais va investiguer au sujet de projets éventuels d'implantation d'éoliennes près de EBLN (CDV).
3. Projets 2010 : JM présente son projet de Tour de Belgique qui ferait un grand crochet en France. Ce projet doit être remanié en fonction de la longueur de la dernière étape. Il est prévu lors du week-end de l'Ascension (Pentecôte en réserve). Concernant le week-end « sécurité », PVA propose différents sites (Bitburg, Coxyde), la difficulté étant de trouver une piste assez longue pour effectuer les atterrissages moteur coupé, un

Proces verbaal van de vergadering van de Raad van Bestuur van 04/01/10

Aanwezig : L.Berger, Ch. De Vries, A. Devuyst, J.C.Fonteyne, J.Martins, , F.Wollseifen, P.Windey.
Verontschuldigd : J.Janda, N.Peeters.
Genodigde : P. Van Aerssen

De zitting wordt geopend om 19.30 uur

1. Het PV van de vergadering van 26/11/09 wordt goedgekeurd.
2. Probleem Liernu : De uitbater van dit vliegveld vraagt de tussenkomst van de federatie bij de bevoegde minister. De RvR wenst niet tussen te komen in de lopende onderhandelingen maar zal zich informeren over mogelijke plannen om windmolens te bouwen in de buurt van EBLN (CDV).
3. Projecten 2010 : JM stelt zijn project voor de Ronde van België voor. De Ronde zal een gans traject in Frankrijk afleggen. Het project moet aangepast worden omwille van de lengte van de laatste etappe. De Ronde wordt gepland tijdens het weekend van O.L.Heer Hemelvaart (met het Pinksterweekend als reserve). Voor wat het "veiligheids" weekend betreft stelt PVA Bitburg of Koksijde als locatie voor. Het probleem is om een terrein te vinden met een piste die lang genoeg is om landingen zonder motor te doen, logiesfaciliteiten biedt en de nodige zalen heeft voor

logement possible pour les participants et des locaux pour les conférences. La préférence irait vers Coxyde. Contact sera pris avec cette base via le club ULM. FW suggère la participation des ULM à une organisation caritative style télévie. Le CA est sceptique, des contacts antérieurs notamment avec RTL n'ayant eu aucune suite valable.

4. AG à préparer : ADV+CDV+FW se charge de la préparation informatique. Le projet est de projeter simultanément les powerpoints en F et NL. JCF et PVA se chargent d'apporter chacun un écran. Chaque membre du CA fera un exposé dans son domaine.
5. Salon de l'auto : les propositions de présences sont définies.
6. Opération parachute : rencontre peu de succès (leren vliegen est le seul nouveau candidat mais des précisions doivent lui être demandées). ADV va relancer les clubs.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 22.30. La prochaine réunion est fixée au 22/01 à 17.30 au Musée de l'Air, avant l'AG.

JCF

de voordrachten. Koksijde zou de voorkeur genieten. Er zal contact opgenomen worden met de basis via de ULM-club. FW stelt voor om met ULM's deel te nemen aan een caritatieve actie (zoals Télévie). De RvB is sceptisch hierover: vroegere contacten (met RTL) bleven zonder enig gevolg.

4. Voorbereiding Algemene Vergadering: ADV+CDV+FW zullen de voorbereiding op informaticacvlak doen. Het is de bedoeling om de Nederlandstalige en de Franstalige powerpointpresentatie simultaan te vertonen. JCF en PVA zullen elk voor een scherm zorgen. Elk lid van de RvB maakt een presentatie over zijn domein.
5. Autosalon : er wordt een lijst opgesteld met de aanwezigheden op het salon.
6. Operatie parachute : heeft weinig succes (alleen « Leren Vliegen » heeft belangstelling getoond, maar er moet nog bijkomende informatie gevraagd worden). ADV gaat opnieuw de clubs warm maken hiervoor.

De dagorde is volledig afgewerkt en de vergadering wordt gesloten om 22.30 uur. Volgende vergadering op 22/01 om 17.30 uur in het Luchtvaartmuseum.

JCF Vertaling : E. Brouwers

Procès-verbal de la réunion du conseil d'administration du 23/02/10

Présents : L.Berger, Ch. De Vries, A. Devuyst, J.C.Fonteyne, J.Janda, J.Martins, P. Van Aerssen, F.Wollseifen.
Excusés : N.Peeters, P.Windey.

La séance est ouverte à 19.30 h.

1. Le pv de la réunion du 04/01/10 est accepté.
2. Safety week-end : Coxyde est définitivement choisi et nous avons l'appui du club ULM local. PVA écrira une lettre de demande officielle au chef de corps de la base (lettre type à communiquer par CDV). Les dates proposées sont 19 et 20/06 et, en alternate 26 et 27/06. Si pour des raisons propres à la base, ces dates ne conviennent pas, report aux 18/19 ou 25/26 septembre. Le programme suggéré est le suivant : navigation de précision, atterro sur porte-avion, see and avoid (militaires). Logement sur la base. Possibilité d'arriver le vendredi soir. On profiterait du week-end pour remettre les prix du concours news.
3. Tour de Belgique : tout est prêt. JM a visité les étapes et organisé sur place les logements et repas. Les responsables des sites choisis sont enchantés d'accueillir le tour.
4. Rafraîchissement du site web : excellente réunion entre PVA, Luc Van Nerom, FW et PW. Le site sera réformé notamment pour aider les clubs dans leur gestion des membres et pouvoir obtenir des statistiques intéressantes (heures de vol, etc). Tout le site sera redessiné.
5. Aeroclub : désignation des participants aux réunions du CA : CDV et JJ + PVA en alternate. L'AG de l'ACRB est prévue le 30/03. L'ACRB souhaiterait une réunion avec la DGTA tous les 6 mois et attend une date pour celle-ci. L'ACRB organise un concours de films sur l'aviation et dans les différentes disciplines, mais il y a peu de concurrents. La date limite est le 1 mars et le concours sera annulé s'il n'y a pas au moins trois fédérations candidates à cette date.
6. News : FW signale qu'il est pratiquement bouclé. Il attend encore quelques traductions pour le clôturer. Sera avant fin mars chez les membres. Ce n° devrait être mieux imprimé que le précédent (photos).

Proces verbaal van de vergadering van de Raad van Bestuur van 23/02/10

Aanwezig : L.Berger, Ch. De Vries, A. Devuyst, J.C.Fonteyne, J. Janda, J.Martins, P. Van Aerssen, F.Wollseifen,
Verontschuldigd : N.Peeters, P. Windey.

De zitting wordt geopend om 19.30 u.

1. Het PV van de vergadering van 04/01/10 wordt goedgekeurd.
2. Safety weekend : Er wordt definitief voor Koksijde gekozen. We hebben daar ook de steun van de lokale ULM-club. PVA zal hiervoor een officiële aanvraag sturen naar de commandant van de basis (modelbrief te leveren door CDV). De weerhouden data zijn 19 en 20/06 en, als vervanging 26 en 27/06. Indien deze data niet passen voor de basis wordt het 18/19 of 25/26 september. Het voorgestelde programma ziet er als volgt uit: precisienavigatie, landing op een vliegdekschip, see and avoid (=militair). Logement op de basis. Aankomst al mogelijk op vrijdagavond. Dat w-e zouden ook de prijzen van de wedstrijd in de News worden uitgereikt.
3. Ronde van België: alles is klaar. JM heeft alle etappes verkend en ter plaatse het logement en de maaltijden geregeld. De verantwoordelijken van de halteplaatsen blijken opgetogen te zijn om de Ronde te mogen ontvangen.
4. Opfrissen van de website: zeer goede vergadering tussen PVA, Luc Van Nerom, FW et PW. De site zal aangepast worden om de clubs te helpen in het beheer van hun ledenbestand en om hen toe te laten interessante statistieken te trekken. (vlieguren enz…). De volledige site wordt ook hertekend.
5. Aeroclub : aanwijzing van de deelnemers aan de Algemene Vergadering : CDV en JJ + PVA als vervanger. De AV van de ACRB heeft plaats op 30/03. De ACRB zou graag alle zes maanden een vergadering houden met het DGL en wacht op de fixatie van een datum. De ACRB organiseert een filmwedstrijd over de luchtvaart en dit in al zijn onderdelen, doch er zijn weinig deelnemers. De limietdatum is 1 maart. De wedstrijd wordt geannuleerd indien er niet minstens drie federaties kandidaat zijn.
6. News : FW meldt dat hij hiermee bijna klaar is. Hij wacht nog op enkele vertalingen. Het nummer zal voor einde maart bij de leden zijn en de druk zou van betere kwaliteit moeten zijn dan bij het vorige nummer (foto's).
7. Examenvragen: JJ laat optekenen dat de vragen over aérodynamica (N+F) klaar zijn, en van die van de Techniek van

7. Questions d'examen : JJ signale que l'aérodynamique est terminée (F et NL), et la dynamique de vol en cours. CDV suggère d'envoyer les questions prêtes à la DGAC (De Cock) pour approbation, avant de continuer.
8. FW suggère l'organisation d'un concours photo par thèmes (DPM, 3 axes, paysages aériens, etc). Les meilleures photos seraient utilisées comme 1ère page du News et on pourrait les utiliser pour réaliser un calendrier BULMF.
9. LB résume les réunions des organisations européennes. Rien de particulier à signaler, sinon les tentatives de certains pays d'orienter les ULM vers des poids plus élevés. Il faut rester vigilant. Rappelle les dates des réunions aéroclub : AG le 30/03 et CA les 20/04, 22/06, 07/09 et 23/11.
10. PVA signale les différences d'honoraires réclamés par les médecins agréés. Cela va de 50 à 98 €.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 22.00. La prochaine réunion est fixée au 29/03 à 19.00 à Brussels Kart.

JCF

het vliegen worden nu opgesteld. CDV stelt voor om de vragen die al klaar zijn naar het DGL (De Cock) te sturen ter goedkeuring vooraleer hiermee verder te gaan.
8. FW om een thema-fotowedstrijd in te richten (DPM, 3 assen, foto's vanuit de lucht, enz). De beste foto's zouden op de cover van de News geplaatst en ze zouden ook kunnen gebruikt worden om een **BULMF** kalender te ontwerpen.
9. LB geeft een samenvatting over de vergaderingen van de Europese verenigingen. Niets speciaals te melden, behalve dan dat een aantal landen aansturen op een hoger gewicht voor de ULM's. Waakzaamheid is geboden. Data van de vergaderingen van de aéroclub: AV op 30/03 en RVB op 20/04, 22/06, 07/09 et 23/11.
10. PVA signaleert dat er een verschil is in de honoraria die erkende geneesheren aanrekenen : dit gaat van 50 tot 98 €.

Alle punten op de agenda werden behandeld en de vergadering wordt gesloten om 22.00 u. Volgende vergadering op 29/03 om 19.00 u in Brussels Kart.

JCF Vertaling : E. Brouwers

Procès-verbal de la réunion du conseil d'administration du 29/03/10

Présents : L.Berger, Ch. De Vries, J.C.Fonteyne, J.Janda, J.Martins, P. Van Aerssen, F.Wollseifen.
Excusés : A. Devuyst, N.Peeters, P.Windey.

La séance est ouverte à 19.30 h.
1. Le pv de la réunion du 23/02/10 est accepté, moyennant une rectification du point 5 demandée par LB.
2. Situation de EBLN : la lettre envoyée par le CA au Ministre Henry est restée sans réponse. CDV va envoyer une nouvelle demande d'audience.
3. EMF : LB fait rapport. La dernière réunion a été très favorable à l'ULM puisque notre classement dans l'annexe II a été confirmé. Il faudra trouver un créneau susceptible d'accueillir les LSA qui n'ont pas de statut propre pour le moment.
4. Safety week-end : CDV a rencontré le chef de corps de Coxyde. Les dates définitives ont été fixées : 19 et 20/06 avec possibilité de rejoindre Coxyde le vendredi soir. Le logement et les repas sont en cours de négociation avec de bonnes chances d'aboutir. CDV et PVA s'en occupent. Le programme comprenant une démo Sea King est quasi fixé. JCF propose une séance de pesée des machines et la remise des prix du concours avec petit commentaire des réponses. Comme les relations entre la fédé et Aviabel sont excellentes, il n'est pas exclu que cette société sponsorise le week-end.
5. Tour de Belgique : Restent à envoyer les lettres de confirmation à Mortsel, Hoevenen et Hasselt (JJ et JM).
6. CDV propose une table ronde avec les clubs pour régulariser les assurances des élèves suite à la disparité des régimes adoptés par les clubs (certains élèves ne sont pas affiliés la première année).
7. JM signale que la fédé compte à ce jour 600 membres, soit un progrès par rapport à 2009 à la même date. A signaler que certains clubs n'ont pas encore envoyé leur affiliation ce qui pourrait poser des problèmes d'assurance à leurs membres.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 22.00. La prochaine réunion est fixée au 10/05 à 19.00 à Brussels Kart.

JCF

Proces-verbaal van de vergadering van de Raad van Bestuur van 29/03/10

Aanwezig: L.Berger, Ch. De Vries, J.C.Fonteyne, J.Janda, J.Martins, P. Van Aerssen, F.Wollseifen.
Verontschuldigd: A. Devuyst, N.Peeters, P.Windey.

De vergadering wordt geopend om 19.30 uur.
1. Het verslag van de vergadering van 23/02/10 wordt goedgekeurd, mits een aanpassing van punt 5, zoals gevraagd door LB.
2. Situatie van EBLN : de brief die de Raad van Bestuur naar minister Henry stuurde blijft onbeantwoord. CDV zal een opnieuw verzoek tot afspraak versturen.
3. EMF : LB doet verslag : de laatste vergadering was zeer gunstig voor de ULM's omdat onze klassering in de bijlage II bevestigd werd. Er moet nog gezocht worden naar een mogelijkheid om ook de LSA hierin te betrekken ; zij hebben momenteel geen eigen statuut.
4. Safety weekend : CDV had een ontmoeting met de commandant van Koksijde.De data liggen vast : 19 en 20/06 met de mogelijkheid om op vrijdagavond toe te komen. De besprekingen over logies en maaltijden verlopen op een positieve manier . CDV en PVA nemen dit voor hun rekening. Het programma –met onder anderen een demonstratie van de Sea King ligt zo goed als vast.. JCF stelt voor om een sessie « wegen van toestellen » te organiseren en ook de prijsuitreiking van de wedstrijd, samen met toelichting over de antwoorden. Daar de relaties tussen de federatie en Aviabel excellent zijn is het best mogelijk dat deze laatste het weekend sponsort.
5. Ronde van België : de bevestigingsbrieven naar Mortsel, Hoevenen en Hasselt moeten nog verzonden worden. (JJ et JM).
6. CDV stelt voor om een rondetafelconferentie te houden over de verzekering van leerlingen. Niet alle clubs hanteren dezelfde werkwijze, sommige sluiten de leerlingen het eerste jaar niet aan.
7. JM meldt dat de federatie vandaag 600 leden heeft, dit is een vooruitgang tegenover hetzelfde tijdstip in 2009. Te noteren dat sommige clubs hun aangesloten leden nog niet doorstuurden. Dit zou een probleem op verzekeringsgebied kunnen betekenen!

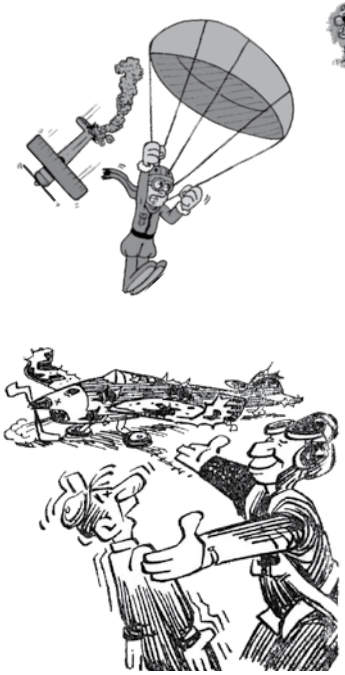
De dagorde werd volledig afgewerkt en de vergadering wordt gesloten om 22.00 uur. Volgende vergadering op 10/05 om 19.00 in Brussel Kart.

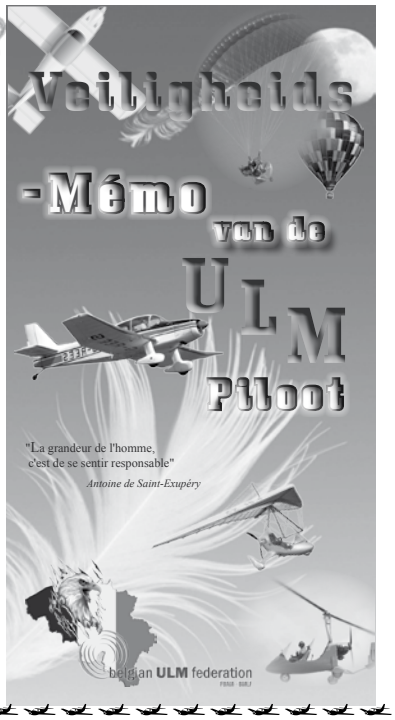
JCF Vertaling : E. Brouwers

Sécurité \ Veiligheid

N'oubliez pas de réclamer votre mémo de Sécurité dans votre Club, il est aussi sur le site en version PDF.
Vergeet niet uw Memo te vragen in Uw Club, ook te vinden op de website in PDF.

ULM
Mémo sécurité du pilote
"La grandeur de l'homme, c'est de se sentir responsable"
Antoine de Saint-Exupéry
belgian ULM federation




Veiligheids -Mémo van de ULM Piloot
"La grandeur de l'homme, c'est de se sentir responsable"
Antoine de Saint-Exupéry
belgian ULM federation

Petites annonces - Kleine aankondigingen

N° 01-2010

Annonce - Aankondiging 1001 - A vendre ULM Chickinox Tandem - Moteur 582 entièrement révisé - Cellule et moteur : 200 h – Prix 2.200 euros – contact 0477/781389

Annonce - Aankondiging 1002 - A vendre - CFM SHADOW CD ARCA BELGE OO-B78- PRIX REDUIT - Biplace tandem aile haute propulsive motorisation: ROTAX 503 UL DCDI construit 1994. fabriqué usine n° de série 247 - colorisation vert 2 tons, dessus d'aile jaune fluo (très visible!) - équipement : démarreur électrique, trim électrique, flaps, side stick - 2 réservoirs (autonomie plus de 3 heures) - strobe light aviation, intercom + 2 écouteurs - avec hélice de remplacement (1 pàle abimée) - pour le moment 625 hr (revision moteur exécuté à 323 hr) - Pilotè par le propriétaire uniquement / pas d'écolage - - Inclus dans le prix REMORQUE RIGIDE CONCUE SPECIALEMENT POUR L'APPAREIL marque LYNTON (conception Anglaise) - Complètement fermée, remplace hangar, très stable (avion est garé démonté, à l'abri contre intempéries et méfaits!) - Prix pour l'ensemble € 7.900
Info:Chris BARTHOLOMÉ, Kiewitstraat 157 3500 HASSELT
tel. 011212744

Te koop - CFM SHADOW CD ARCA OO-B78 - PRIJSVERLAGING !!! - Hoogdekker pusher tweezit in tandem motorisatie: ROTAX 503 UL DCDI - bouwjaar: 1994. gebouwd door de ontwerper (geen kit) reeksnr 247 - kleur:2 tonen groen, met geel fluorescente upper-wing panelen voor goede zichtbaarheid
uitrusting: electrische starter, electrische trim, 2-standen flaps, side stick - 2 benzinetanks (autonomie meer dan 3 u) - light aviation strobe lights, intercom met 2 headsets - met reserve propeller (1 schroefblad beschadigd) - huidige stand: 625 hr (revisie motor uitgevoerd op 323 hr) - Enkel gebruikt door de eigenaar / geen scholing - Inbegrepen in de prijs : AANHANGWAGEN OP MAAT LYNTON (Engels ontwerp) - volledig gesloten hardwandige stallingplaats (de vleugels worden binnenin in steunen geplaatst, de romp wordt via de laadvloer binnengereden en vastgeriemd: zeer stabiel& veilig) - Prijs voor het geheel: € 7.900
Info:Chris BARTHOLOMÉ, Kiewitstraat 157 3500 HASSELT
tel. 011212744

Annonce - Aankondiging 1003 - A vendre – Te koop – Pendulaire DPM Cosmos Phase 2 – Rotax 582 (65.3 CV) Ivoprop (3) – Aile/ vleugel Top 12.9 –Cellule et moteur – Cel en motor 300h – Aile/ vleugel 100h révisé récemment / recent onderhoud – Werner. vlasselaer@advalvas.be – 0475 50 38 15 7.900 EUR

Annonce - Aankondiging 1004 - A vendre – Microbel 2 places cote-à-côte – aile Air-Création – Quartz – 19m2 – hélice en bois –

Rotax 447 – révisé 08/2007 – instruments : alti, compas, vitesse-air, compte-tours – bon état – visible EBLN Liernu (hangar) – prix 2.500 EUR à discuter. Info : Tf : 068/55.20.43, GSM : 0478/94.83.41

Annonce - Aankondiging 1005 - TE KOOP : PEGASUS QUANTUM - IN GEBRUIKNAME TOESTEL : 1995 + 1 Helmet Lynx (nieuw), met hoes en 2 headsets met lader. Engine ROTAX 503. 55CV. Bi carb. 435 UREN VLUCHT. Gecareneerde tweezitter. Q2 vleugel, koolstof driebladsschroef(woodcomp) verstelbaar aan de grond. Instrumentenbord: hoogtemeter, luchtsnelheid, toerenteller, t° twee cilinders, teller vluchturen, batterij voor radio + radio-aansluiting. Zichtbaar in de hangar van Liernu. (mogelijkheid tot huren van de staanplaats (niet inbegrepen)) . Weinig gevlogen sinds 2 jaar. 10.000 € te bespreken. MAEYNINCKX ANDRE. 0493/74.68.14. Mail: maeyninckxa@hotmail.com. (of Hanse Alain verantwoordelijk club Liernu 0475/58.04.93). A VENDRE : PEGASUS QUANTUM. Mise en circulation 1995 - + 1 Casque Lynx (nouveaux), avec housse+ 2 headset et chargeur. Moteur ROTAX 503. 55CV. Bi carbu. 435 HEURES DE VOL. Bi place caréné. Aile Q2, tri pale carbone (woodcomp) réglable au sol. Tableau de bord : altimètre, air speed, compte tour, t° bi cylindre, compteur d'heure de vol, batterie pour radio + prise radio. Place de parking et visible au hangar de liernu. (loyer en supplément). Très peu volé depuis 2ans. 10.000€ à discuter. MAEYNINCKX ANDRE. 0493/74.68.14.Mail : maeyninckxa@hotmail.com. (ou auprès de Hanse Alain, responsable club Liernu 0475/58.04.93).

N° 02-2010

Annonce - Aankondiging 1006 – A VENDRE – TE KOOP - MCR 01 N°248, moteur 912, radio et transpondeur Bendix-King, hélice tripale pas variable, horizon, pilote automatique etc., état exceptionnel, 62.500€ Tél: 0477/72.32.01

Annonce - Aankondiging 1007 - A vendre/ Te koop: DPM Microbel Mono / Fun / Rotax 447 immatr.: Belg. / ARCA / slechts 150 hrs seulemt / prop: tripale ARPLAST silenced. Prix à conv. /Prijs overeen te komen. Contact: lckts4404@gmail.com / 02 3554072

PUBLICITES,TEXTES, COMMUNICATIONS DES CLUBS

Les publicités, textes et communications des clubs doivent parvenir à la rédaction du News pour le 15 du premier mois de chaque trimestre, c'est à dire:

Edition hiver : (Jan, Fev, Mar) 15 Janvier
Edition printemps : (Avr, Mai, Jun) 15 Avril
Edition été : (Jul, Aou, Sep) 15 Juillet
Edition automne : (Oct, Nov, Dec) 15 Octobre

Les annonces payantes doivent être fournies dans leur version définitive.

La rédaction n'acceptera plus de "puzzles", pour élaborer quelque chose de présentable.

L'éditeur s'applique à les traduire gratuitement et sans intérêts et compte également sur un peu de compréhension et de collégialité de la part des lecteurs et des annonceurs.

Les petites annonces gratuites 'pour les membres' doivent être envoyées par mail en Helvetica ou Times. Il est inutile d'y ajouter des fioritures qui passeront tout de même à la trappe.

Ce ne sont que des "petites" annonces.

Merci pour votre compréhension

TARIFS DES ANNONCES COMMERCIALES & PUBLICITES.

COUVERTURE p.4 (COULEUR): 225,00 Euro
1 PAGE (N/Bl): 75,00 Euro
1/2 P: 49,50 Euro
1/4 P: 25,00 Euro
Petites annonces = achat/vente de machines et/ou accessoires d'occasion
Annonce 5 lignes max.: 12,50 Euro
(gratuitement pour membres)
Le payement doit se faire préalablement à la publication par versement sur le compte 751-0040628-25 au nom de Belgian ULM Federation, trésorier José de Pinho Martins.

Advertenties,Teksten, ClubMededelingen

e.a. worden verwacht op de redactie van de News Letter telkens uiterlijk de 15 van de eerste maand van het kwartaal, dat wilt zeggen:

Editie Winter: (Jan,Feb, Ma) 15 Januari
Editie Lente: (Apr, Mei, Jun) 15 April
Editie Zomer: (Jul, Aug, Sep) 15 Juli
Editie Herfst: (Okt, Nov, Dec) 15 Oktober

De betalende advertenties moeten in hun definitieve opmaak aangeleverd worden.

De redactie zal bijgevolg geen "puzzels" aanvaarden om "er iets van te maken".

De uitgever neemt graag de opmaak van uw News Letter ter harte, gratis en belangeloos, en rekent dan ook op enig begrip en collegialiteit vanwege de leden en de adverteerders.

De kleine gratis advertenties -voor de leden- worden via eenvoudig e-mail-bericht verwacht, in lettertype Helvetica of Times. Onnodig om zelf bijkomende "artistieke" ingrepen te doen.
Het blijven immers mededelingen, beperkt tot enkele lijnen, in de rubriek "Petites annonces"

Dank voor uw medewerking.

TARIEVEN COMMERCIELE AANKONDIGINGEN & PUBLICITEIT

OMSLAG p.4 (KLEUR): 225,00 Euro
1 blz (Zw/W): 75,00 Euro
1/2 blz.: 49,50 Euro
1/4 blz.: 25,00 Euro
Kleine aankondigingen = aankoop/verkoop
2de hand toestellen en/of onderdelen
Aankondiging max. 5 lijnen: 12,50 Euro
(gratis voor leden).
Betaling gebeurt voorafgaandelijk aan de publicatie door overschrijving op rekening
751-0040628-25 van de Belgian ULM Federation, schatbewaarder José de Pinho Martins.

TravAir

www.travair.be

EIC
Insurance Consultants
GAMMASSUR

BRUSSELS
KART
www.brusselskart.be
mail@brusselskart.be

AVIABEL
YOUR INSURANCE IN THE SKY